2024/1866

2024.7.4.

A BIZOTTSÁG (EU) 2024/1866 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2024. július 3.)

a Kínai Népköztársaságból származó, személyszállításra tervezett, új, akkumulátoros elektromos gépjárművek behozatalára vonatkozó ideiglenes kiegyenlítő vám kivetéséről

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező támogatott behozatallal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1037 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 12. cikkére,

a tagállamokkal való konzultációt követően,

mivel:

1. ELJÁRÁS

1.1. Az eljárás megindítása

(1) Az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) 2023. október 4-én az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező támogatott behozatallal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1037 európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: alaprendelet) 10. cikkének (8) bekezdése alapján saját kezdeményezésű szubvencióellenes vizsgálatot (a továbbiakban: vizsgálat) indított a Kínai Népköztársaságból (a továbbiakban: Kína, érintett ország) származó, személyszállításra tervezett, új, akkumulátoros elektromos gépjárművek unióba érkező behozatalára vonatkozóan. Az eljárás megindításáról a Bizottság értesítést (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló értesítés) ([2]) tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(2) A Bizottság a vizsgálatot annak alapján indította meg, hogy a Kínai Népköztársaságból származó, személyszállításra tervezett, új akkumulátoros elektromos gépjárművek behozatala támogatott formában történik, és ennélfogva kárt okoz ([3]) az uniós gazdasági ágazatnak.

(3) A közelmúlt piaci fejleményeinek mélyreható elemzését követően, valamint figyelembe véve az elektromosjármű-ágazat érzékenységét és annak az uniós gazdaság szempontjából az innováció, a hozzáadott érték és a foglalkoztatás szempontjából betöltött stratégiai jelentőségét, a Bizottság különböző független forrásokból gyűjtött piaci információkat. Ezek az információk jellemzően azt mutatták, hogy fennáll a Kína általi támogatás, ami negatívan befolyásolja az akkumulátoros elektromos járművek uniós gazdasági ágazatának helyzetét.

(4) Könnyen hozzáférhető információk alapján elegendő bizonyíték állt rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek behozatala a Kínai Népköztársaság kormánya (a továbbiakban: kínai kormány) által nyújtott kiegyenlíthető támogatásban részesül. E támogatások lehetővé tették, hogy a támogatott behozatal az uniós gazdasági ágazat kárára gyors ütemben növelje piaci részesedését az Unióban.

(5) A rendelkezésre álló bizonyítékok alapján valószínű, hogy jelentősen megnő az alacsony árú támogatott behozatal, ami a károkozás közvetlen veszélyével járna a már egyébként is sérülékeny uniós gazdasági ágazat számára. Az alacsony árú behozatal ilyen mértékű megugrása, amely jelentős piaci részesedést szerezne egy gyorsan növekvő piacon, ahol az uniós piac teljes villamosítása miatt jelentős és tartós beruházásokra van szükség, az uniós gazdasági ágazat súlyos, akár hamar fenntarthatatlanná is váló veszteségéhez vezetne.

([1]) HL L 176., 2016.6.30., 55. o.
([2]) Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó, személyszállításra tervezett, új, akkumulátoros elektromos gépjárművek unióba érkező behozatalára vonatkozó szubvencióellenes eljárás megindításáról, HL C/2023/160, 2023.10.4.
([3]) Az alaprendelet 2. cikkének d) pontjával összhangban a „kár” általános kifejezés a jelentős mértékű kárt, a jelentős kár bekövetkezésének lehetőségét, valamint a gazdasági ágazat létrehozásának jelentős hátráltatását jelenti.

(6) E különleges körülmények között, mivel a Bizottság a szubvencióellenes vizsgálat megindításához elegendő bizonyítékkal rendelkezett a támogatás, a károkozás veszélye és az ok-okozati összefüggés fennállására vonatkozóan, az alaprendelet 10. cikkének (8) bekezdésével összhangban úgy határozott, hogy az uniós gazdasági ágazat által vagy annak nevében benyújtott írásbeli panasz hiányában is eljárást indít.

(7) A szubvencióellenes vizsgálat megindítása előtt a Bizottság értesítette a kínai kormányt arról a döntéséről, hogy hivatalból eljárást indít a Kínából származó új akkumulátoros elektromos járművek behozatalára vonatkozóan, és az alaprendelet 10. cikkének (7) bekezdésével összhangban konzultációra kérte fel a kínai kormányt. A kínai kormány elfogadta a konzultációra irányuló felkérést, és a konzultációra 2023. október 2-án sor is került. A konzultáció során a Bizottság kellő mértékben figyelembe vette a kínai kormány által megfogalmazott észrevételeket. Mindazonáltal nem sikerült kölcsönösen elfogadható megoldást találni.

1.2. Nyilvántartásba vétel

(8) A Bizottság a 2024. március 5-i (EU) 2024/785 bizottsági végrehajtási rendelettel (a továbbiakban: nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet) ([4]) saját kezdeményezésére 2024. március 7-től nyilvántartásbavételi kötelezettséget vezetett be a Kínából származó, személyszállításra tervezett, új akkumulátoros elektromos gépjárművek behozatalára.

1.3. Vizsgálati időszak és figyelembe vett időszak

(9) A támogatás és a kár vizsgálata a 2022. október 1. és 2023. szeptember 30. közötti időszakra (a továbbiakban: vizsgálati időszak) terjedt ki. A kár felmérése szempontjából lényeges tendenciák vizsgálata a 2020. január 1. és a vizsgálati időszak vége közötti időszakra (a továbbiakban: figyelembe vett időszak) terjedt ki.

1.4. Érdekelt felek

(10) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben felkérte az érdekelt feleket, hogy a vizsgálatban való részvétel érdekében vegyék fel vele a kapcsolatot. A Bizottság emellett külön tájékoztatta az ismert uniós gyártókat, az ismert exportáló gyártókat és a kínai kormányt, az ismert importőröket, beszállítókat és felhasználókat, valamint a vizsgálat megindításával érintettnek tekintett szervezeteket, és felkérte őket a részvételre.

(11) Az alaprendelet 11. cikkének (11) bekezdése alapján a Bizottság együttműködésre kérte fel a hasonló termék uniós gyártóit.

(12) A megtorló intézkedések formájában jelentkező jelentős negatív hatás kockázata miatt több uniós gyártó arra kérte a Bizottságot, hogy kezelje bizalmasan a kilétüket (a továbbiakban: névtelenség). A Bizottság a névtelenség iránti kéréseket egyedileg, azok érdeme alapján értékelte. A Bizottság megállapította, hogy a vállalkozások az alaprendelet 29. cikkének (1) bekezdése értelmében megfelelő indokkal tudtak szolgálni, és hogy mindegyikük esetében számottevő a megtorlás lehetősége. A Bizottság ezért elfogadta, hogy e vállalatok kiléte nem hozható nyilvánosságra.

(13) A többi jelentkező uniós gyártó nem kért névtelenséget. A Bizottság megítélése szerint fennállhat annak a kockázata, hogy azok az uniós gyártók, amelyek névtelenséget kértek és ennek kapcsán megfelelő indokkal tudtak szolgálni, következtetés útján beazonosíthatók. A névtelenséget kérő uniós gyártók kilétének ténylegesen bizalmas kezelése érdekében a Bizottság a névtelenséget valamennyi uniós gyártóra kiterjesztette.

(14) Az uniós gyártókon kívül több érdekelt fél (köztük beszállítók és importőrök) kért névtelenséget a megtorló intézkedések formájában jelentkező jelentős negatív hatás kockázatára hivatkozva. A Bizottság körültekintően elemezte a beérkezett kérelmeket, és úgy ítélte meg, hogy az alaprendelet 29. cikkének (1) bekezdése értelmében valamennyi érintett fél megfelelő indokkal szolgált. Ennek megfelelően a Bizottság bizalmasan kezelte az érintett felek kilétét.

([4]) A Bizottság (EU) 2024/785 végrehajtási rendelete (2024. március 5.) a Kínai Népköztársaságból származó, személyszállításra tervezett, új, akkumulátoros elektromos gépjárművek behozatalára vonatkozó nyilvántartásbavételi kötelezettség bevezetéséről (HL L 2024/785., 2024.3.6.).

(15) A kínai kormány arra kérte a Bizottságot, hogy közölje az uniós gyártók által a megtorlás kockázatával kapcsolatosan tett és egyes uniós gyártók névtelenségét indokoló állítás ténybeli és bizonyítéki alapját. A kínai kormány továbbá arra kérte a Bizottságot, hogy tegye hozzáférhetővé az uniós gyártók által benyújtott, nevük bizalmas kezelését kérő beadványokat. A kínai kormány emellett azzal érvelt, hogy nem volt lehetősége arra, hogy észrevételeket tegyen az uniós gyártók névtelenségének biztosításával és az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóinak névtelenség iránti kérelmét állítólagosan alátámasztó megfelelő indokokkal kapcsolatban, noha a megtorlás vélelmezett kockázata állítólag a kínai kormányt érintette. A kínai kormány továbbá azt állította, hogy az azt nem kérő uniós gyártók névtelenségének biztosítása ellentétes a WTO szabályaival, valamint sérti az alaprendelet 29. cikkének (1) bekezdését, mivel a névtelenség attól függően biztosítható, hogy az érintett gyártók megfelelő indokkal szolgáltak-e. A Kínai Gép- és Elektronikaitermék-importőrök és -exportőrök Kereskedelmi Kamarája (a továbbiakban: CCCME) azt állította, hogy az uniós gyártóknak biztosított titoktartás nincs összhangban az alaprendelet 29. cikkének (1) bekezdésével, miután a Bizottság e tekintetben nem igazolta az alapos ok meglétét.

(16) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy e tekintetben már elegendő információt szolgáltatott az ügy aktájához fűzött 2023. október 25-i feljegyzésben ([5]), amelynek tartalmát ez a preambulumbekezdés teljes terjedelmében közli. A feljegyzés kifejti, hogy az uniós gyártók állítása szerint fennáll a megtorló intézkedések formájában jelentkező jelentős negatív hatás kockázata. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az egyes uniós gyártók által a megtorlás kockázatával kapcsolatosan tett állítások ténybeli és bizonyítéki alapjára vonatkozó további részletek közlésével az együttműködő uniós gyártók kiléte kikövetkeztethetővé válna, mivel az uniós piacon kis számú csoport gyárt akkumulátoros elektromos járművet, viszont jelentős mennyiségű nyilvános és előfizetéses információ áll rendelkezésre e csoportokról. Ezért a Bizottság semmilyen formátumban nem bocsáthatná rendelkezésre a névtelenségre vonatkozóan benyújtott kérelmeket. Továbbá a (13) preambulumbekezdésben kifejtett módon a Bizottságnak az azt nem kérő uniós gyártók névtelenségét is biztosítania kellett azon uniós gyártók kilétének védelme érdekében, amelyek a kilétük kikövetkeztethetőségére tekintettel megfelelő indokkal szolgáltak annak bizalmas kezelésére. Ezért a Bizottság a kérést és az állításokat egyaránt elutasította.

(17) A kínai kormány azt állította, hogy a vizsgálat betekinthető aktájában nem szerepelt információ vagy bizonyíték az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóinak érdekelt félként való, a hétnapos határidőn belüli nyilvántartásba vételére vonatkozóan. A CCCME továbbá kijelentette, hogy a nyilvántartásba vételi információk rendelkezésre bocsátásának hiánya és az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóinak együttműködésével kapcsolatos egyértelmű tájékoztatás hiánya éles ellentétben áll a kínai exportáló gyártók nyilvántartásba vételi űrlapjainak és levelezésének, valamint beadványainak kezelésével, amelyek a betekinthető aktában haladéktalanul hozzáférhetővé váltak. A CCCME továbbá azt állította, hogy ez sérti a védelemhez való jogát, amelynek révén a vizsgálat során érdemi észrevételeket tehetne az uniós gazdasági ágazat támogatásával kapcsolatban.

(18) A Bizottság megjegyezte, hogy az eljárás megindításáról szóló értesítés ([6]) nem szabott 7 napos határidőt az uniós gyártók vagy a felek egyéb kategóriái számára az érdekelt félként való nyilvántartásba vételre. A kínai kormány által a Bizottság értelmezése szerint említett 7 napos határidőn belül az uniós gyártóknak kellett benyújtaniuk a mintavételi űrlapot. Ennek kapcsán a Bizottság emlékeztetett arra, hogy az eljárás megindításáról szóló értesítés 5.6. pontja szerint a mintavételi információkat benyújtó uniós gyártók az információk benyújtásának időpontjától kezdve érdekelt félnek minősülnek. Ez a mostani vizsgálat esetében is így volt.

(19) Továbbá az uniós gyártóknak biztosított névtelenséggel szemben egyetlen kínai exportáló gyártó sem kért névtelenséget. Ezért a betekinthető aktában a nyilvántartásba vételre és az uniós gyártók együttműködésére vonatkozóan rendelkezésre álló információk nem voltak összehasonlíthatók a kínai exportáló gyártókkal kapcsolatban ugyanerre vonatkozóan rendelkezésre álló információkkal. Említést érdemel különösen, hogy a névtelenséget élvező felek nem bizalmas beadványaiban először alaposan ellenőrizni kell a névtelenség teljesülését – ez indokolja, hogy a betekinthető aktában a beadványok kisebb késéssel váltak elérhetővé. Mindazonáltal azt követően, hogy a dokumentumok betekinthető aktába való felvétele megtörtént, az érdekelt feleknek elegendő idejük volt arra, hogy észrevételt tegyenek azokkal kapcsolatban, ennélfogva védelemhez való jog nem sérült. Ami az uniós gazdasági ágazat támogatását illeti, a (45) preambulumbekezdésben foglaltaknak megfelelően a hivatalból indított vizsgálatban nem releváns az uniós gazdasági ágazat támogatásának fogalma.

([5]) t23.005006.

([6]) Hivatkozás a fenti 2 lábjegyzetben.

(20) Az érdekelt felek lehetőséget kaptak arra, hogy észrevételeket fogalmazzanak meg az eljárás megindításával kapcsolatban, és kérjék a Bizottság és/vagy a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselő előtti meghallgatásukat. A Bizottság szolgálatai előtti meghallgatásra került sor a kínai kormány, a CCCME, a Tesla (Shanghai) Co., Ltd. (a továbbiakban: Tesla), a Smart Europe GmbH (a továbbiakban: Smart), a 24. vállalat, a 22. vállalat és a Green World Mobility B.V. (a továbbiakban: Green World Mobility) részvételével ([7]).

(21) A CCCME azt állította, hogy a Bizottság csorbította a védelemhez való jogát azzal, hogy indokolatlan késedelemmel adta meg számára az érdekelt fél státuszt, és a meghatalmazások Bizottság általi túlságosan részletes vizsgálatával fokozott adminisztratív terhet rótt a szervezetre.

(22) A jelen ügyben a CCCME 2023. október 10-én kapott érdekelt fél státuszt. A CCCME felkérést kapott annak igazolására, hogy olyan vállalatokat képvisel, amelyeknél objektív kapcsolat áll fenn a tevékenységük és a vizsgált termék között. A Bizottság ezért körültekintően értékelte az exportáló gyártók által a CCCME-nek átadott meghatalmazási dokumentumokat. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az értékelés nem akadályozta a CCCME védelemhez való jogát, mivel a szervezet elegendő lehetőséget kapott arra, hogy a vizsgálat ideiglenes szakasza során észrevételeket tegyen. Így különösen a Bizottság meghosszabbította az eljárás megindításával kapcsolatos észrevételek megtételére vonatkozó határidőt annak érdekében, hogy a többi érdekelt féllel azonos időtartam álljon a CCCME rendelkezésére. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

1.5. **Mintavétel**

(23) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben jelezte, hogy az alaprendelet 27. cikkével összhangban mintavételt végezhet az érdekelt felek körében.

1.5.1. *Mintavétel az uniós gyártók körében*

(24) Annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát, a Bizottság felkérte az összes uniós gyártót az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információk benyújtására.

(25) Több uniós gyártó benyújtotta a kért információkat és beleegyezett, hogy felvegyék a mintába.

(26) Az alaprendelet 27. cikkének megfelelően a minta kiválasztása a hasonló termék vizsgálati időszak alatti legnagyobb reprezentatív uniós értékesítési és termelési volumenén alapult. A Bizottság figyelembe vette továbbá az uniós gyártók Unión belüli földrajzi eloszlását, és biztosította az akkumulátoros elektromos járművek széles modellválasztékának szerepeltetését. Az ideiglenes minta négy uniós gyártóból állt. A mintában szereplő uniós gyártók a vizsgálati időszakban az uniós gazdasági ágazat értékesítésének 38 %-át és teljes termelési volumenének 34 %-át képviselték. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyenek észrevételeket az ideiglenes mintával kapcsolatban.

(27) Az ideiglenes mintával, valamint az uniós gyártók együttműködésével kapcsolatban a 21. vállalattól, a kínai kormánytól és a CCCME-től érkeztek észrevételek a Bizottsághoz.

(28) A kínai kormány azt állította, hogy a mintavételi űrlapok fejlécében nem szerepel „mentési dátum”, mint a kínai exportáló gyártók mintavételi űrlapjai esetében. A kínai kormány, a CCCME és a 21. vállalat továbbá azt állította, hogy az uniós gyártók kilétének és a Bizottság által alkalmazott pontos mintavételi kritériumok ismeretének hiányában nem tehettek észrevételeket az uniós gyártók mintájával kapcsolatban, és nem ellenőrizhették a Bizottság által szolgáltatott információkat. A kínai kormány ezért a következők pontosítására kérte a Bizottságot: i. hány uniós gyártó jelezte időben érdeklődését a vizsgálat iránt és közülük hányan működtek együtt, ii. az akkumulátoros elektromos járművek együttműködő uniós gyártói közül hányan nem tagjai az Európai Gépjárműgyártók Szövetségének (ACEA), iii. a 2., 4., 6., 10., 23. és 25. vállalat benyújtott-e mintavételi űrlapot, és hogy azok miért nem állnak rendelkezésre a vizsgálat betekinthető aktájában – ugyanezt a CCCME is kérte az

([7]) A kínai kormány esetében 2023. október 10-én, 2023. október 31-én, 2023. november 23-án; a CCCME esetében 2024. április 11-én; a Tesla esetében 2023. október 30-án és 2024. április 12-én; a Smart esetében 2023. november 8-án; a 24. vállalat esetében 2023. november 22-én, a 22. vállalat esetében 2023. december 5-én és 2024. április 11-én; a Green World Mobility esetében pedig 2024. április 15-én.

említett vállalatok mellett a 30. és 31. vállalatra kiterjedően, iv. a mintában szereplő vállalatok bármelyike ugyanahhoz a csoporthoz tartozik-e, v. a Bizottság a mintában szereplő uniós gyártók tekintetében az egyetlen gazdasági egység elvét alkalmazza-e, és hogy a mintában szereplő gyártókkal kapcsolatban álló valamennyi félnek be kell-e nyújtania a vonatkozó információkat, vi. hogyan értelmezendő a modellek szerepeltetése a minta kiválasztásában, és hogy a modellek miként kapcsolódtak a feltételezett „szegmensekhez", mivel a kínai exportáló gyártók esetében a Bizottság meghatározatlan „szegmenseket" használt mintavételi kritériumként, vii. a vizsgálati időszakban a legnagyobb termelési és értékesítési volumennel rendelkező uniós gyártók szerepeltek-e a mintában, és ha nem, a Bizottság milyen alapon és milyen okokból döntött úgy, hogy ezeket a vállalatokat nem veszi fel a mintába, viii. az egyes kritériumok súlya és relevanciája az uniós gyártók mintájának kiválasztása során.

(29) A vizsgálat során a CCCME is kérte ugyanezen információk egy részét. A 21. vállalat azt állította, hogy egy további uniós gyártót is fel kell venni a mintába annak érdekében, hogy a Bizottság egyértelmű bizonyítékok alapján objektív kárvizsgálatot végezhessen, figyelembe véve a Bizottság által a mintavételre vonatkozóan közölt kritériumok általános relevanciáját.

(30) A Bizottság megjegyezte, hogy a vizsgálat betekinthető aktájában elhelyezett dokumentumok „mentési dátumát" a Bizottság és az érdekelt felek által a piacvédelmi vizsgálatok során használt TRON.tdi alkalmazás automatikusan generálja. Az uniós gyártóknak biztosított névtelenség miatt azonban az együttműködő uniós gyártók a mintavételi űrlapokat e-mailben nyújtották be, nem pedig a TRON.tdi platformon keresztül, ahogyan azt a kínai exportáló gyártók tették. Ezenkívül az uniós gazdasági ágazat mintavételi válaszait a Bizottság egy tömörített mappába gyűjtve helyezte el a betekinthető aktában, miután az együttműködő uniós gyártók kilétének bizalmas kezelése érdekében alapos ellenőrzést végzett. A TRON.tdi alkalmazás nem képes „mentési dátummal" ellátni a tömörített mappát. Az uniós gyártók mintavételi űrlapján ezért nem látható „mentési dátum".

(31) A Bizottság megjegyezte, hogy az uniós gyártók által benyújtott mintavételi űrlapokat 2023. október 30-án hozzáférhetővé tette a vizsgálat betekinthető aktájában ([8]). Amint az a betekinthető aktában is szerepel, az uniós gyártók október 11. és 13. között nyújtották be a mintavételi űrlapokat (az egyes uniós gyártók számára a mintavételi űrlap összetettsége miatt biztosított rövid, kétnapos határidő-hosszabbítást követően). A Bizottság azonban a (12)–(14) preambulumbekezdésben kifejtett módon az űrlapokat annak ellenőrzése után helyezte el az aktában, hogy a mintavételi válaszok betekinthető változata nem fedheti-e fel szándékolatlanul a névtelenséget élvező uniós gyártók kilétét. Továbbá az uniós gyártók névtelenségére tekintettel a Bizottság nem közölhette, hogy a mintában szereplő uniós gyártók ugyanahhoz a csoporthoz tartoznak-e, és hogy tagjai-e az ACEA-nak, mivel ez felismerhetővé tenné az érintett vállalkozásokat, és veszélyeztetné a névtelenségüket.

(32) Ugyanezen okokból továbbá a Bizottság azt sem közölhette, hogy a legmagasabb termelési volumennel és értékesítéssel rendelkező uniós gyártók kerültek-e a mintába. Mindazonáltal a Bizottság emlékeztetett arra, hogy az alaprendelet 27. cikke nem tartalmaz arra vonatkozó kötelezettséget, hogy a termelési és értékesítési volumen tekintetében csak a legnagyobb gyártók választhatók ki, és a felsorolt kritériumok rangsorolásáról sem rendelkezik. A rendelkezés célja annak biztosítása, hogy a Bizottság a kritériumok alkalmazásával a rendelkezésre álló időn belül megfelelően megvizsgálható legreprezentatívabb mintát válassza ki. A vizsgálat mintájának kiválasztása az ügy sajátosságait figyelembe véve is teljes mértékben megfelelt ennek az indoknak.

(33) A Bizottság azáltal is biztosította a minta reprezentativitását, hogy az akkumulátoros elektromos járművek uniós és exportoldalon összehasonlítható modelljeinek széles választékát vette figyelembe. Azt illetően, hogy a Bizottság a mintában szereplő uniós gyártók tekintetében alkalmazza-e az egyetlen gazdasági egység elvét, és hogy a mintában szereplő gyártókkal kapcsolatban álló valamennyi félnek be kell-e nyújtania a vonatkozó információkat, a Bizottság megjegyezte, hogy az exportőrökre az egyetlen gazdasági egység elve vonatkozik a harmadik országbeli kereskedőkön/importőrökön keresztül megvalósított kivitel exportárának kiszámítása során, ezért számára nem egyértelmű, hogy a kínai kormány mit kér e tekintetben. Továbbá az uniós gyártókra vonatkozó mintavételi űrlapon meghatározott módon a mintavételi űrlapot a gyártó vállalkozás szintjén, nem pedig csoportszinten kell benyújtani. Ezért az Unióban gyártást végző valamennyi vállalkozás felkérést kapott arra, hogy nyújtson be mintavételi űrlapot.

([8]) Ref. t23.005111.

(34) Az összes észrevétel körültekintő elemzését követően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a minta összhangban van az uniós és a WTO-joggal. A minta a hasonló termék uniós gyártói tekintetében kellően reprezentatív volt. A Bizottság először is emlékeztetett arra, hogy a mintavételre vonatkozó rendelkezéseket az alaprendelet 27. cikke állapítja meg. A vonatkozó rendelkezések széles mérlegelési jogkört biztosítanak a minta kiválasztását illetően az ott felsorolt releváns kritériumok alapján. Így különösen az alaprendelet 27. cikkének (2) bekezdése egyértelműen rögzíti, hogy *„a felek […] végső kiválasztása a Bizottság feladata*". A Bizottság emlékeztetett továbbá arra, hogy a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló WTO-megállapodás (a továbbiakban: SCM-megállapodás) nem tartalmaz mintavételre vonatkozó rendelkezéseket, ami szintén megerősíti a Bizottság széles mérlegelési jogkörét ebben az ügyben. A (26) preambulumbekezdésben kifejtett módon a mintavételi válaszokban megadott információk alapján a javasolt minta a vizsgálati időszakban az uniós értékesítés 38 %-át és a termelés 34 %-át tette ki. A Bizottság ezeket az arányokat az alaprendelet 27. cikke alapján reprezentatívnak tekintette. A mintavételi módszert az ideiglenes mintáról szóló, 2023. október 30-i feljegyzés részletesen ismertette.

(35) Az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóinak minél teljesebb reprezentativitása érdekében a Bizottság a volumenen felül figyelembe vette az uniós gyártók Unión belüli földrajzi eloszlását is, és biztosította az akkumulátoros elektromos járművek széles modellválasztékának szerepeltetését. A földrajzi eloszlást – más szubvencióellenes vizsgálatokhoz hasonlóan – az alaprendelet 27. cikkével összhangban a minta reprezentativitásának megerősítése érdekében mérlegelte.

(36) Ezenkívül a Bizottság a végleges minta kiválasztása során rendelkezésére álló mérlegelési jogkörnek megfelelően az akkumulátoros elektromos járművek széles modellválasztékát vette figyelembe annak érdekében, hogy nagyfokú reprezentativitást biztosítson a kínai exportáló gyártók által exportált megfelelő modellekkel való összehasonlítás során.

(37) A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy a minta – földrajzi szempontból is – reprezentatív, egy nagyobb minta viszont a rendelkezésre álló időn belül nem lenne megfelelően megvizsgálható. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(38) A CCCME azt állította, hogy az uniós gyártók mintavételi űrlapon közölt betekinthető válaszai nem felelnek meg az alaprendelet 29. cikke (2) bekezdésének, mivel az uniós gyártók nem válaszoltak a mintavételi űrlapon szereplő valamennyi kérdésre. A CCCME különösen azt állította, hogy a 11. vállalat a mintavételi űrlapon szereplő 22 kérdés közül csak ötre válaszolt. A CCCME továbbá azzal érvelt, hogy a 11., a 12. és a 15. vállalat nem nyújtotta be a foglalkoztatásra vonatkozó információkat, míg a 7., a 8., a 9. és a 13. vállalat csak indexált adatokat szolgáltatott a vizsgálati időszak alatti foglalkoztatásról, az előző évek foglalkoztatási adatairól azonban nem közölt adatot, ugyanakkor a mintavételi űrlapon szerepelt az említett évek termelése. A CCCME továbbá azt állította, hogy egyetlen uniós gyártó sem igazolta semmilyen összefüggésben „kivételes körülmények" fennállását, ennek ellenére minden információt kitakartak.

(39) A Bizottság nem értett egyet ezekkel az állításokkal. A mintavételi űrlap 10 fő kérdést tartalmazott. Ezenkívül az 5. és a 6. kérdés egy-egy további alkérdést tartalmazott, amelyek az uniós gyártóknak biztosított névtelenségre tekintettel bizalmas jellegűek voltak, mivel ott az Unióban gyártott hasonló termék gyártásában és értékesítésében részt vevő, a válaszadókkal kapcsolatban álló vállalatok vagy alvállalkozók nevét kellett megadni. Egyértelmű továbbá, hogy ha egy vállalatnak nincs az Unióban gyártott hasonló termék gyártásában és értékesítésében részt vevő, vele kapcsolatban álló vállalata vagy alvállalkozója, akkor nem kellett válaszolnia a vonatkozó alkérdésre. Ez volt a helyzet a 11. vállalat esetében, amely a 6. kérdésnél jelezte, hogy nincs alvállalkozója. Ezért ebben az esetben nem volt egyértelmű, hogy a CCCME miért vélte úgy, hogy a 6. vállalat nem válaszolt a 6.1. alkérdésre. Ezenkívül a 8. kérdés 5 alkérdést, a 9. kérdés további 4 alkérdést tartalmazott. Azonban az ügy aktájához fűzött 2023. október 25-i feljegyzésben ([9]) kifejtett módon az eldöntendő 8. és 9. kérdés az uniós gazdasági ágazat szerkezetére vonatkozó piaci ismeretek alapján felfedheti az érintett uniós gyártó kilétét, ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az e kérdésekre és a jelzett alkérdésekre adott válaszok nem foglalhatók össze a mintavételi űrlap betekinthető változatában anélkül, hogy az alaprendelet 29. cikkének (2) bekezdése értelmében vett bizalmas információk felfedésének kockázata felmerülne, és ezáltal veszélybe kerülne az uniós gyártók névtelensége. Ezért az uniós gyártóknak nem kellett betekinthető választ adniuk ezekre a kérdésekre. A 11. vállalat az 1., 2., 4., 5., 6. és 7. kérdésre válaszolt. A 3. kérdésnél – ahol az uniós gyártóknak az akkumulátoros elektromos járművek Unióban gyártott és értékesített modelljeit kellett megadniuk – a válasz bizalmas jellegű volt, ellenkező esetben felismerhetővé tenné az érintett vállalkozásokat, és veszélyeztetné a névtelenségüket.

([9]) Az ügy aktájához fűzött 2023. október 25-i feljegyzés (t23.005006).

(40) Az alkalmazottak számát illetően a Bizottság megjegyezte, hogy a 11. vállalat csak a vizsgálati időszakban és kis mennyiségben gyártott akkumulátoros elektromos járműveket. Ezenkívül az alkalmazottak száma nem mintavételi kritérium. A (26) preambulumbekezdésben kifejtett módon az uniós gyártók körében végzett mintavétel kritériumai a termelési és értékesítési volumen, a földrajzi eloszlás és az akkumulátoros elektromos járművek modelljei voltak. Ezért a mintavételi űrlapra adott választ nem érvénytelenítette sem az, hogy az uniós gyártók egyike nem közölte a vizsgálati időszakban foglalkoztatott alkalmazottai számát, sem pedig az, hogy egyes uniós gyártók csak a vizsgálati időszakban foglalkoztatott alkalmazottaik számát közölték. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(41) Azt az állítást illetően, hogy az uniós gyártók semmilyen összefüggésben nem igazolták „kivételes körülmények" fennállását, ennek ellenére minden információt kitakartak, a Bizottság megjegyezte: nem egyértelmű a számára, hogy a CCCME mely információkra hivatkozik. Amennyiben a CCCME a vállalatok elérhetőségi adataira hivatkozik: miután a (12) és (13) preambulumbekezdésben kifejtett módon az uniós gyártók névtelenséget élveznek, nem volt szükséges „kivételes körülményekre" hivatkozniuk a mintavételi űrlapra adott válaszuk kapcsán. Ezenkívül az uniós gyártók nem közölhették elérhetőségi adataikat, mivel ez felismerhetővé tenné őket, és veszélyeztetné a névtelenségüket. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(42) A kínai kormány és a CCCME azt állította, hogy az MLex sajtótudósítása szerint az akkumulátoros elektromos járművek német gyártói, például a Volkswagen, a BMW és a Mercedes-Benz nem kerültek be a mintába. A kínai kormány és a CCCME szerint a vizsgálat megindítása óta ez volt a második alkalom, hogy az MLex olyan információkkal rendelkezett az uniós gyártók körében végzett mintavétellel kapcsolatban, amelyek nem álltak a CCCME és a vizsgálatban együttműködő kínai exportáló gyártók rendelkezésére. A CCCME és a kínai kormány szerint az MLex 2023. október 13-án tudott az uniós gyártók névtelenségre vonatkozó kéréséről, míg az érdekelt felek csak mintegy két héttel később szereztek tudomást a kérdésről. A CCCME ezért – amennyiben az uniós gyártók mintájára vonatkozó sajtótudósítás pontos – határozottan kifogásolta a helyzetet a kiválasztott exportáló gyártói csoportok kapcsán arra hivatkozva, hogy a Bizottságnak statisztikailag reprezentatív mintát kell használnia. E tekintetben a Bíróság Fliesen-Zentrum Deutschland ügyben hozott ítéletére ([10]) hivatkozott. A CCCME továbbá azzal érvelt, hogy a fő uniós gyártóknak a mintából való kizárása jelentős eltérés a Bizottság bevett gyakorlatától, amely szerint a Bizottság átfogó és reprezentatív elemzés céljából a legnagyobb gyártókat jellemzően felvette a mintába.

(43) A Bizottság nem tehet észrevételt a sajtótudósítások tartalmával kapcsolatban, mivel a mostani vizsgálat szempontjából az aktában rendelkezésre álló információk számítanak. Továbbá a (12) és (13) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint az uniós gyártók névtelenséget élveznek, ezért a Bizottság nem közölheti a mintában szereplő uniós gyártók nevét. Ezenkívül a (26) preambulumbekezdésben ismertetett módon a javasolt minta az uniós értékesítés 38 %-át és a termelés 34 %-át tette ki a vizsgálati időszakban, és a Bizottság ezeket az arányokat az alaprendelet 27. cikke értelmében reprezentatívnak tekintette. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(44) A CCCME azt állította, hogy a Bizottságnak közölnie kell az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói együttműködésének szintjét, amely a jelentős kárral való fenyegetésre vonatkozóan elvégzendő bizottsági értékelés szempontjából lényegi ténykérdés. A CCCME szerint amennyiben az akkumulátoros elektromos járművek uniós gazdasági ágazathoz tartozó gyártói nem tartanak igényt védelemre, a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek behozatalára vonatkozóan nem szükséges intézkedéseket bevezetni.

(45) A Bizottság megjegyezte, hogy a vizsgálatban való együttműködés szintje csak legitimáció megállapításához szükséges. Mivel a mostani vizsgálat hivatalból indult, a Bizottságnak nem szükséges közölnie az együttműködés szintjét. A mintavételi szakaszban az uniós gyártók kellő mértékben együttműködtek ahhoz, hogy a Bizottság kiválaszthassa az uniós gyártók reprezentatív mintáját, és folytassa a vizsgálatot. A (26) preambulumbekezdésben ismertetett módon a mintában szereplő uniós gyártók a vizsgálati időszakban az uniós gazdasági ágazat értékesítésének 38 %-át és teljes termelési volumenének 34 %-át képviselték, és a Bizottság ezeket az arányokat reprezentatívnak tekintette. Végezetül az uniós érdekről szóló alábbi szakaszban a Bizottság megvizsgálta, hogy az Uniónak érdekében áll-e kiegyenlítő intézkedések bevezetése a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek behozatalára vonatkozóan. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

([10]) A Bíróság 2015. szeptember 10-i ítélete, Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH kontra Hauptzollamt Regensburg, C-687/13, ECLI:EU:C:2015:573, 86. pont.

1.5.2. *Mintavétel az importőrök körében*

(46) Annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát, a Bizottság felkérte a független importőröket az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információk benyújtására.

(47) Egyetlen független importőr sem működött együtt, ezért mintavételre nem volt szükség.

1.5.3. *Mintavétel a kínai exportáló gyártók körében*

(48) Annak érdekében, hogy eldönthesse, hogy szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát, a Bizottság felkérte a Kínában működő összes exportáló gyártót az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információk benyújtására. Emellett a Bizottság felkérte a Kínai Népköztársaságnak az Európai Unió mellett működő képviseletét, hogy azonosítsa azokat az esetleges további exportáló gyártókat, amelyek érdeklődést tanúsíthatnak a vizsgálatban való részvétel iránt, illetőleg vegye fel velük a kapcsolatot.

(49) Az érintett ország huszonegy exportáló gyártója/gyártócsoportja nyújtotta be a kért információkat és egyezett bele abba, hogy felvegyék a mintába. A Bizottság ideiglenes mintát választott ki, amely három együttműködő gyártói csoportból állt. Az Unióba irányuló export abszolút volumene mellett a Bizottság a vizsgált termék gazdasági ágazatának minél teljesebb reprezentativitása érdekében figyelembe vette az akkumulátoros elektromos járművek modelljeinek különböző – terméktípusként értendő – piaci szegmensekben végzett értékesítését is. A Bizottság a mintavételi kérdőívekre adott válaszok alapján megvizsgálta az exportáló gyártói csoportok jogosultságát is a bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzésben szereplő támogatási programokra. Tekintettel a vizsgált támogatás jellegére és hatásaira, amelyek az akkumulátoros elektromos járművek termelésének növekedéséhez és az uniós gazdasági ágazattal szembeni károkozás veszélyéhez vezettek, a kiválasztás során szempont volt a szabad kapacitás rendelkezésre állása is. A mintában szereplő csoportok a következők voltak:

— A BYD csoport, amely az alábbi exportáló gyártókból áll:

  — BYD Auto Company Limited,

  — BYD Auto Industry Company Limited,

  — Changsha Xingchao Auto Company Limited,

  — Changzhou BYD Auto Company Limited,

  — Fuzhou BYD Industrial Company Limited.

— A SAIC csoport, amely az alábbi exportáló gyártókból áll:

  — SAIC MAXUS Automotive Company Limited,

  — SAIC Motor Corporation Limited,

  — Nanjing Automobile (Group) Corporation.

— A Geely csoport, amely a következő exportáló gyártókból áll:

  — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited,

  — Zhejiang Geely Automobile Company Limited,

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

(50) A mintában szereplő exportáló gyártói csoportok (a továbbiakban: a mintában szereplő exportáló gyártók) a vizsgálati időszakban a termelés 43 %-át, a belföldi értékesítés 51 %-át és a Kínából az Unióba irányuló kivitel becsült teljes volumenének 39 %-át képviselték.

(51) Az alaprendelet 27. cikke (2) bekezdésének megfelelően a Bizottság valamennyi ismert exportáló gyártó, továbbá a kínai kormány véleményét is kikérte a minta kiválasztásáról.

(52) A javasolt mintával kapcsolatban észrevételek érkeztek a kínai kormánytól, a CCCME-től és három exportáló gyártói csoporttól, amelyek közül az egyik szerepel a mintában (BYD), kettő – a Tesla és a Great Wall Motor Company Limited (a továbbiakban: GWM) – nem; ezenkívül még egy uniós gyártótól (24. vállalat) érkezett észrevétel.

(53) A felsorolt felek tájékoztatást kértek arról, hogy a Bizottság miért tér el attól a szokásos gyakorlatától, hogy az exportáló gyártók mintájának kiválasztásakor az Unióba irányuló legnagyobb reprezentatív exportvolument veszi figyelembe döntő kritériumként. Emellett azt állították, hogy a mintavételi eljárás során a legnagyobb exportvolumentől eltérő elemek – például az exportáló gyártók támogatási programokra való jogosultságának és a különböző piaci szegmensekben értékesített modellek sokféleségének – figyelembevételével a Bizottság nem az alaprendelet 27. cikkének (1) bekezdésében és a WTO dömpingellenes megállapodásának 6.10. cikkében meghatározott követelményeknek megfelelő mintát választott ki (az SCM-megállapodás nem tartalmaz mintavételre vonatkozó rendelkezést). A Tesla kérte a mintába való felvételét, tekintettel a Bizottság azon gyakorlatára, hogy „*az Unióba irányuló kivitel legnagyobb reprezentatív volumenére*” támaszkodik.

(54) E tekintetben a Bizottság megjegyezte, hogy az alaprendelet 27. cikke nem tartalmaz arra vonatkozó kötelezettséget, hogy a termelési és értékesítési volumen tekintetében csak a legnagyobb gyártók választhatók ki, és a felsorolt kritériumok rangsorolásáról sem rendelkezik. A vizsgálat eredményességének biztosítása érdekében a Bizottság mérlegelési mozgástérrel rendelkezik ([11]) abban, hogy olyan kritériumok alapján válassza ki a mintát, amelyek biztosítják annak reprezentativitását az eljárás megindításáról szóló értesítésben vélelmezett támogatásokra való jogosultság tekintetében. Így különösen az alaprendelet 27. cikkének (2) bekezdése rögzíti, hogy „*a felek […] végső kiválasztása a Bizottság feladata*”. Ennek megfelelően annak érdekében, hogy az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártóiból reprezentatív mintát állítson össze, a Bizottság a korábbi szubvencióellenes vizsgálatokban ([12]) már figyelembe vett egyéb szempontokra is támaszkodott.

([11]) 2014. szeptember 11-i ítélet, Gold East Paper és Gold Huasheng Paper kontra Tanács, T-444/11 (T-444/11., 275. pont). A Törvényszék emlékeztet az uniós intézmények mérlegelési mozgásterére, amelyet az ítélkezési gyakorlat is elismer, és amelynek esetében az értékelés bírósági felülvizsgálatát a nyilvánvaló értékelési hibára kell korlátozni.

([12]) A Bizottság (EU) 2015/1519 végrehajtási rendelete (2015. szeptember 14.) az Amerikai Egyesült Államokból származó biodízel behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről (HL L 239., 2015.9.15., 99. o., (20) preambulumbekezdés). A Bizottság három, a legnagyobb belföldi és exportértékesítési volumennel rendelkező exportáló gyártóból álló mintát választott ki;
A Bizottság (EU) 2021/2287 végrehajtási rendelete (2021. december 17.) a Kínai Népköztársaságból származó, továbbfeldolgozásra szánt alumíniumfólia behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről és a Kínai Népköztársaságból származó továbbfeldolgozásra szánt alumíniumfóliák behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló (EU) 2021/2170 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 458., 2021.12.22., 344. o.).
A Bizottság (EU) 2022/72 végrehajtási rendelete (2022. január 18.) a Kínai Népköztársaságból származó, optikai szálakból álló kábelek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vámok kivetéséről (HL L 12., 2022.1.19., 34. o., (49) preambulumbekezdés). A Bizottság figyelembe vette a vállalatok földrajzi eloszlását is;
A Bizottság (EU) 2017/969 végrehajtási rendelete (2017. június 8.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről (HL L 146., 2017.6.9., 17. o., (28) preambulumbekezdés) – a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a mintában szereplő négy exportáló gyártói csoport nemcsak a volumen, hanem a panaszban vélelmezett támogatásokra való jogosultságuk, valamint az eljárás megindításáról szóló értesítésben vizsgált támogatási gyakorlatok tekintetében is reprezentatív;
a Bizottság (EU) 2018/1690 végrehajtási rendelete (2018. november 9.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről (HL L 283., 2018.11.12., 1. o., (41) preambulumbekezdés) – „*[…] a minta célja az volt, hogy az abroncsok teljes kínai ágazatát megjelenítse a vélelmezett támogatás valamennyi típusára való jogosultság szempontjából*”;
a Tanács 930/2003/EK rendelete (2003. május 26.) a Norvégiából származó tenyésztett atlanti-óceáni lazac behozatalára vonatkozó dömpingellenes és szubvencióellenes eljárások, valamint a Chiléből és a Feröer-szigetekről származó tenyésztett atlanti-óceáni lazac behozatalára vonatkozó dömpingellenes eljárás megszüntetéséről (HL L 133., 2003.5.29., 1. o., (25) preambulumbekezdés) – a chilei minta kiválasztásánál a reprezentatív belföldi értékesítés és a jelentős termelés szintén fontos kritériumnak minősült.

(55) Az exportáló gyártók mintájának kiválasztása az export volumene mellett figyelembe vette az akkumulátoros elektromos járművek különböző piaci szegmensekben (terméktípusokban) értékesített modelljeinek sokféleségét, a vállalatoknak/csoportoknak a bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzésben szereplő támogatási programokra való jogosultsága tekintetében vett reprezentativitását, valamint a szabad kapacitást is magában foglaló teljes termelési kapacitást. Mindezeket a tényezőket együttesen figyelembe véve a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kiválasztott minta a rendelkezésre álló időn belül megfelelően megvizsgálható legreprezentatívabb. A minta kiválasztása az ügy sajátosságait figyelembe véve is teljes mértékben megfelelt az alaprendelet 27. cikkében foglalt rendelkezéseknek. Tekintettel arra, hogy a minta a (49) preambulumbekezdésben felsorolt kritériumok alapján erős reprezentativitással bírt, valamint a vizsgálathoz rendelkezésre álló időre, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy nem helyénvaló további exportáló gyártót felvenni a mintába. Ezért a Bizottság elutasította a Tesla mintába való felvételére irányuló kérelmét.

(56) A kínai kormány továbbá azt állította, hogy a Bizottság nem adta meg a kért pontosítást az exportáló gyártók mintájának kiválasztásával kapcsolatban, különös tekintettel a minta kiválasztásánál figyelembe vett négy kritérium figyelembevételére és relatív súlyára, a különböző piaci szegmensek exportértékesítései meghatározásának alapjára, az exportáló gyártói csoportok támogatási programokra való esetleges jogosultsága és a szabad kapacitások rendelkezésre állása értékelésének alapjára, valamint a Bizottság azon döntésének értelmére vonatkozóan, hogy a mintavétel céljából a mintavételi űrlapokra támaszkodik attól függetlenül, hogy a mintába felvett vállalkozások kapcsolódhatnak-e más exportáló gyártói csoportokhoz.

(57) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az általa kiválasztott három vállalatcsoport a rendelkezésre álló időn belül megvizsgálható legreprezentatívabb volument képviseli, amelyre vonatkozóan nem csupán a termelés, az értékesítés és az export abszolút számadatait vizsgálta, hanem számos további elemet is figyelembe vett a minta reprezentativitásának értékeléséhez, beleértve az akkumulátoros elektromos járművek különböző piaci szegmensekben értékesített modelljeinek sokféleségét, a vállalatoknak/csoportoknak a bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzésben szereplő támogatási programokra való jogosultsága tekintetében vett reprezentativitását, valamint a mintavételi űrlapon megadott információk alapján a szabad kapacitást is magában foglaló teljes termelési kapacitást. A felsorolt elemek értékelése során átfogó megközelítést alkalmazott, mivel az egyes elemek egyike sem tekinthető döntő jelentőségűnek. A Bizottság a piaci szegmenseket az exportáló gyártók által az uniós piacon értékesített modellekre vonatkozó, nyilvánosan elérhető információk alapján vette figyelembe. Az exportáló gyártók végleges mintájáról szóló feljegyzésben foglaltaknak megfelelően a Bizottság a mintában szereplő exportáló gyártók támogatási programokra való jogosultságát olyan objektív kritériumnak tekintette, amelynek célja annak biztosítása, hogy a minta reprezentatív legyen az érintett ország támogatási szintje tekintetében. A kiválasztás az együttműködő exportáló gyártóktól kapott mintavételi űrlapokon alapult, amelyeken a válaszadóknak fel kell tüntetniük a velük kapcsolatban álló, a vizsgálat szempontjából releváns felet. Mivel a válaszok önbevalláson alapulnak, a Bizottság egyértelművé tette, hogy a mintában szereplő exportáló gyártókkal kapcsolatban álló felekre vonatkozóan további értékelés lehet indokolt.

(58) A kínai kormány és a CCCME szerint a mintavételre vonatkozó végleges határozat nem indokolta a legnagyobb kínai exportáló gyártó, a Tesla kizárását az exportáló gyártók mintájából.

(59) A Tesla valóban az egyik legnagyobb exportáló gyártó volt a vizsgálati időszakban az Unióba irányuló export tekintetében. A CCCME állításával ellentétben azonban – az (54) és (57) preambulumbekezdésben is kifejtett módon – a mintát nem pusztán a legnagyobb termelési, értékesítési vagy exportvolumen, hanem a legnagyobb reprezentatív volumen alapján kell kiválasztani. Az exportáló gyártók végleges mintájáról szóló feljegyzésben foglaltaknak megfelelően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a végső minta kiválasztása megfelelően tükrözi az akkumulátoros elektromos járművek Kínában működő exportáló gyártóit, és a vizsgálati időszak alatt az Unióba irányuló termelés, értékesítés vagy export azon legnagyobb reprezentatív volumenén alapul, amely az (57) preambulumbekezdésben ismertetett elemeket figyelembe véve a rendelkezésre álló időn belül megfelelően megvizsgálható. A Bizottság ezért elutasította a kínai kormány és a CCCME állításait.

(60) A Tesla továbbá azzal érvelt, hogy a Bizottság nem teljes csoportokat vett fel a mintába, hanem a mintában szereplő csoporton belül egyes exportáló gyártókat és a velük kapcsolatban álló vállalatokat választotta ki.

(61) Ez az észrevétel tényszerűen nem helytálló. A Bizottság a mintavételt nem egyedi vállalkozások, hanem a mintavételi űrlapokra adott válaszokban megadott információk körében azonosított csoportok alapján végezte el. Az ilyen csoporthoz tartozó valamennyi gyártó vállalkozás a minta részét képezi attól függetlenül, hogy az exportáló gyártók végleges mintájára vonatkozó feljegyzés egyedileg említi-e őket.

(62) Emellett mind a kínai kormány, mind a CCCME felvetette, hogy a kínai márkák hátrányos megkülönböztetésben részesülnek azáltal, hogy a mintában három kínai tulajdonú vállalat szerepel, külföldi tulajdonú vagy közös vállalat viszont egy sem. A kínai kormány, a BYD és a Tesla rámutattak arra, hogy a bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzés, amelyre a Bizottság a támogatási programokra való esetleges jogosultsággal kapcsolatos értékelését és a minta kiválasztását alapozta, elfogult módon tudatosan azonosított és célzott meg egyes kínai gyártókat. A kínai kormány, a CCCME, a Tesla és a GWM azt állította, hogy a Bizottság azáltal, hogy olyan kritériumok alapján választotta ki a mintát, amelyek alapján a károkozás veszélyét valószínűleg megerősítő következtetésre jut, nem tett eleget a kár objektív vizsgálatára vonatkozóan az alaprendelet 8. cikkének (1) bekezdésében előírt kötelezettségnek. Valamennyi észrevételt tevő fél hangsúlyozta a megfelelő tájékoztatás hiányát a minta kiválasztásában alkalmazott módszertan és elemzés kapcsán.

(63) A Bizottság elutasította azt az állítást, hogy hátrányosan megkülönböztető módon járt el. A végleges minta kiválasztására vonatkozó feljegyzésben kifejtett módon először is a mintában szereplő egyes csoportok európai autógyártókkal létrehozott közös vállalkozással rendelkeznek. Másodszor: a vizsgálat eredményeként bevezetett bármely intézkedés a Kínai Népköztársaságban előállított és onnan exportált összes akkumulátoros elektromos járműre vonatkozna, függetlenül az exportáló gyártók tulajdoni viszonyaitól. Harmadszor: a mintába való felvétel céljából jelentkezett vállalatok/csoportok többsége részben vagy kizárólagos kínai tulajdonban van, és/vagy külföldi partnerekkel kötött közös vállalkozási megállapodásokkal rendelkezik.

(64) A bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzésben szereplő programokra való esetleges jogosultság csupán egyike volt azoknak az elemeknek, amelyeket a Bizottság a 27. cikknek megfelelően az akkumulátoros elektromos járművek gyártóiból összeállított minta minél teljesebb reprezentativitása és a minta reprezentativitásának alátámasztása érdekében figyelembe vett. Ezenkívül a támogatási programokra való esetleges jogosultság egyáltalán nem torzult elem, hanem objektív kritérium, amelynek célja annak biztosítása, hogy a minta reprezentatív legyen az érintett ország támogatási szintjére nézve. Így amikor az együttműködő exportáló gyártók közötti választás kritériumaként a programokra való esetleges jogosultságot vette alapul, a Bizottság nem a legnagyobb támogatásban részesült vállalatokat választotta ki, mivel a mintavételről szóló határozat meghozatalakor az e vállalatok által kapott konkrét összegek nem voltak ismertek. Ezenkívül az, hogy egy vállalat *a priori* potenciálisan jogosult lehet egy adott támogatási program keretében nyújtott szubvencióra, nem jelenti automatikusan azt, hogy az adott társaság a vizsgálati időszak alatt előnyre is tett szert ilyen program révén. Ezért a Bizottság megítélése szerint a vállalatok nem igazolták, hogy a Bizottság milyen nyilvánvaló értékelési hibát ([13]) követett el a mintában szereplő exportőrök kiválasztása során, amely félrevezető eredményekhez vezetett volna, és amellyel a Bizottság megszegte volna a kár objektív vizsgálatára vonatkozó kötelezettségét, amelynek kapcsán a Bizottság emlékeztetni kíván egyébként széles mérlegelési jogkörére ([14]).

(65) Végezetül egyes felek érvelésével ellentétben az ideiglenes mintáról szóló, 2023. október 25-én közzétett feljegyzés már részletesen ismertette a mintavételi módszert.

(66) A GWM exportáló gyártó kérte a mintába való felvételét és a mintában szereplő egyik vállalat törlését; ennek kapcsán azzal érvelt, hogy a kiválasztott vállalat az akkumulátoros elektromos járművek Unióba exportált fő modelljének márkája, technológiája és árképzése tekintetében sem kellően reprezentatív az akkumulátoros elektromos járművek teljes kínai ágazatára nézve. A GWM indokoltnak tartotta a mintába való felvételét azon kevés exportáló gyártó egyikeként, amely időben benyújtotta a kért mintavételi információkat, továbbá mert az akkumulátoros elektromos járművek általa az Unióba exportált modelljeinek jelentősen eltérő jellegére, földrajzi elhelyezkedésére, termékbiztonsági és környezetvédelmi technológiai megfelelésére, jelentős K+F-beruházásaira, valamint ellátásilánc-rendszerének vertikális integrációjára tekintettel az akkumulátoros elektromos járművek egyik legnagyobb reprezentatív kínai exportőre.

([13]) 2022. május 4-i ítélet, CRIA és CCCMC kontra Bizottság, T-30/19 és T-72/19 egyesített ügyek, (T-30/19., 115. pont) – szem előtt szükséges tartani, hogy az uniós gazdasági ágazatnak okozott kár meglétének és összegének, valamint az okozati összefüggés megállapítása összetett gazdasági körülmények értékelését igényli, amelynek tekintetében a Bizottság széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik.

([14]) *Ugyanott.*

(67) A mintavételi eljárás során jelentkező valamennyi vállalat az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott határidőn belül vagy az indokolt meghosszabbítási kérelmeket követően a megállapodás szerinti határidőn belül nyújtotta be válaszát. Az (53)–(57) preambulumbekezdésben bemutatott módon a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kiválasztott minta a rendelkezésre álló idő alatt megfelelően megvizsgálható legreprezentatívabb. A minta kiválasztása az ügy sajátosságait figyelembe véve is teljes mértékben megfelelt az alaprendelet 27. cikkében foglalt rendelkezéseknek. Mivel a GWM egyik érve sem érvénytelenítette a Bizottság mintaválasztását, a Bizottság elutasította a GWM-nek a mintába való felvétel iránti kérelmét.

(68) A CCCME, a BYD, a GWM és a Tesla továbbá azzal érveltek, hogy a szabad kapacitás nem tekinthető a minta megállapításához használt tényezőnek, hanem olyan tényező, amelyet a vizsgálat során szükséges értékelni.

(69) Ez a vizsgálat a károkozás veszélyén alapul. Ezért a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az exportáló gyártók közeljövőben történő potenciális értékesítési szintjére vonatkozó információk fontosak a reprezentatív minta kiválasztásához. Az, hogy a Bizottságnak a mintára vonatkozó határozatát alátámasztó elemek egyike a szabad kapacitás, nem zárta ki e tényezőnek a vizsgálat során történő értékelését annak megállapítása céljából, hogy fennáll-e az uniós gazdasági ágazatot érő jelentős kár veszélye.

(70) A fent említett okok alapján a Bizottság úgy határozott, hogy a javasolt mintát fogadja el végleges mintaként.

(71) A mintavételre vonatkozó határozatot követő észrevételeiben a NIO további pontosítást kért a mintában nem szereplő gyártók sajátos helyzetével kapcsolatban.

(72) A Bizottság külön tájékoztatás formájában válaszolt ezekre az észrevételekre, amelyeket kizárólag a vállalatnak küldött meg.

(73) A mintavételt követően, 2023. november 8-án került sor a Smart meghallgatására, amely azt kérte, hogy ne a Geely csoport részének, hanem önálló exportáló gyártónak tekintsék. Ezen állítása kapcsán a Smart elsősorban az Európai Bizottság Versenypolitikai Főigazgatóságának az intelligens akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártásával kapcsolatos összefonódási eljárás során tett megállapításaira ([15]) támaszkodott.

(74) A Bizottság elutasította az állítást. Először is, az összefonódásra vonatkozó határozatok meghozatala az alaprendelettől eltérő jogalap alapján történik, amely eltérő célokat határoz meg, és más típusú értékelést tesz szükségessé. Másodszor, az összefonódásról szóló határozat megállapította, hogy a Daimler és a Geely közös vállalkozása teljes mértékben működőképes, azonban nem vont le következtetést a vállalatnak a Geely csoporttól való függőségére vonatkozóan. A határozat szerint valójában a Smart kínai gyártási és forgalmazási műveleteit a Geely-vel közös vállalat végzi. Ezenkívül az Unióba irányuló értékesítés és forgalmazás szintén a közös vállalkozás körébe tartozik. Emellett, figyelembe véve a Smart és a Geely csoport között fennálló üzleti kapcsolatot, a két fél az (EU) 2015/2447 bizottsági végrehajtási rendelet ([16]) 127. cikke értelmében nyilvánvalóan kapcsolatban áll egymással. Ennek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Smart a Geely csoport részeként kezelendő.

(75) A CCCME úgy vélte, hogy a mintában szereplő kínai exportáló gyártókra vonatkozó adatszolgáltatási követelmények túlzott terhet jelentenek, különösen a velük kapcsolatban álló inputbeszállítóktól kért információk és az éves jelentések fordítása tekintetében.

(76) A bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzés megállapította, hogy a kínai kormány által nyújtott támogatás az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának teljes termelési és ellátási láncára kiterjed, többek között alkatrészeknek és összetevőknek a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében történő rendelkezésre bocsátása révén. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a mintában szereplő exportáló gyártókkal kapcsolatban álló felektől kért információk szükségesek az akkumulátoros elektromos járművek gyártásához felhasznált alkatrészek és összetevők – köztük az akkumulátorok – tekintetében a kiegyenlíthető támogatások meglétének értékeléséhez, ezért elutasította a CCCME állítását.

([15]) M.9360 – Daimler/Geely/JV ügy, a Bizottság 2019. december 10-i határozata a 139/2004/EK tanácsi rendelet 6. cikke (1) bekezdésének b) pontja és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás 57. cikke alapján.

([16]) HL L 343., 2015.12.29., 558. o.

1.5.4. *Kitöltött kérdőívek és ellenőrző látogatások*

(77) A Bizottság kérdőíveket küldött a kínai kormánynak, a mintában szereplő három exportáló gyártói csoportnak, a mintában szereplő négy uniós gyártónak és két felhasználónak.

(78) A Bizottság a kínai kormánytól, a mintában szereplő három exportáló gyártói csoporttól, a mintában szereplő négy uniós gyártótól és a két felhasználótól kapott kitöltött kérdőívet.

(79) A Bizottság a támogatás, az abból eredő kár (a károkozás veszélyét is ideértve) és az uniós érdek megállapításához szükségesnek ítélt valamennyi információt megkísérelte beszerezni és ellenőrizte.

(80) Az alaprendelet 26. cikke szerinti ellenőrző látogatásokra a következő vállalatok telephelyén került sor:

Uniós gyártók és a velük kapcsolatban álló vállalkozások:

— 7. vállalat,

— 17. vállalat,

— 18. vállalat,

— 27. vállalat.

Felhasználók:

— Leasys Luxembourg S.A.,

— Leasys Mobility Portugal SA.

Kínában működő exportáló gyártók és a velük kapcsolatban álló vállalkozások:

— BYD csoport

  — Anyang BYD Industrial Co., Ltd., Anyang, Kína

  — Bengbu FinDreams Battery Co., Ltd., Bengbu, Kína

  — BYD Auto Co., Ltd., Xi'an, Kína,

  — BYD Auto Industry Co., Ltd., Shenzhen, Kína

  — BYD Auto Sales Co., Ltd., Shenzhen, Kína

  — BYD Europe B.V., Hollandia

  — BYD Lithium Battery Co., Ltd., Shenzhen, Kína

  — BYD Co., Ltd., Shenzhen, Kína

  — BYD (Shenzhen) Supply Chain Management, Shenzhen, Kína

  — BYD Hong Kong, Hong Kong

  — Changsha BYD Auto Co. Ltd., Changsha, Kína

  — Changsha FinDreams Battery Co., Ltd., Changsha, Kína

  — Changsha Xingchao Auto Co. Ltd., Changsha, Kína

  — Chongqing FinDreams Battery Co., Ltd., Chongqing, Kína

  — Chongqing FinDreams Battery Research Institute Co., Ltd., Chongqing, Kína

  — Fuzhou BYD Industrial Co., Ltd., Fuzhou, Kína

  — Fuzhou FinDreams Battery Co., Ltd., Fuzhou, Kína

- Hefei BYD Co., Ltd., Hefei, Kína
- Hengyang BYD Industrial Co., Ltd., Hengyang, Kína
- Jinan BYD Auto Co., Ltd., Jinan, Kína
- Jinan FinDreams Battery Co., Ltd, Jinan, Kína
- Nanjing BYD Co., Ltd., Nanjing, Kína,
- Shanghai BYD Co., Ltd., Shanghai, Kína
- Taiyuan BYD Auto Co., Ltd, Taiyuan, Kína
- Wuwei FinDreams Battery Co., Ltd., Wuwei, Kína
- Xi'an BYD Auto Parts Co., Ltd., Xi'an, Kína
- Xi'an BYD Electronics Co., Ltd., Xi'an, Kína
- Xi'an FinDreams Battery Co., Ltd., Xi'an, Kína

— Geely csoport

- Asia Europe Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd.
- Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co. Ltd.
- Chongqing Ruilan Automobile Research Institute Co., Ltd.
- Geely Automobile Group Co., Ltd.
- Geely Automobile Research Institute (Ningbo) Co., Ltd.
- Hangzhou Geely Automobile Co. Ltd.
- Hangzhou Zeekr Automobile Sales Service Co., Ltd.
- Lingwu Automobile Technology (Chongqing) Co., Ltd.
- Ningbo Geely Automobile Research and Development Co., Ltd.
- Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co. Ltd.
- Ningbo Hangzhou Geely Automobile Parts Co. Ltd.
- Polestar Automotive China Distribution Co. Ltd.
- Polestar Automotive Consulting Service Co. Ltd.
- Qizheng New Energy Auto (Jinan) Co., Ltd.
- Quzhou Jidian Electric Vehicle Technology Co. Ltd.
- Shanghai Zeekr Blue New Energy Technology Co., Ltd.
- Shanxi Geely Automobile Parts
- Shanxi Geely Geometry Auto Co. Ltd.
- Shanxi New Energy Automobile Co. Ltd.
- Shidai Geely (Sichuan) Power Battery Co. Ltd.
- Sichuan LYNK&CO Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Smart Automobile Sales (Nanning) Co., Ltd.

- Smart Automobile Co., Ltd.
- Viridi E-Mobility Technology (Ningbo) Co., Ltd.
- Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. Ltd.
- Volvo Car Consulting Service Co. Ltd.
- Volvo Cars (China) Investment Co. Ltd.
- Wuhan Geely Automotive Industry (holding) Co., Ltd.
- Wuhan Geely Automotive Parts. Co. Ltd.
- Wuhan Lotus car sales (exportértékesítés) Co., Ltd.
- Wuhan Lotus cars (R&D) Co., Ltd.
- Wuhan Lotus Technology Co., Ltd.
- Xi'an Geely Automobile Co. Ltd.
- ZEEKR Intelligent Technology Holding Limited Co., Ltd.
- Zhejiang Geely Automobile Co. Ltd., Ningbo fióktelep
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., Wuhan fióktelep
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., Chengdu fióktelep
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., központ
- Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co. Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Zhejiang Liankong Technology Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Automobile R&D Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Intelligent Technology Co., Ltd.
- Polestar Performance AB, Göteborg, Svédország
- Smart Europe GmbH, Stuttgart, Németország

— SAIC csoport

- SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.
- SAIC Volkswagen Power Battery Co., Ltd.
- SAIC Volkswagen Sales Co., Ltd.
- SAIC General Motors Co., Ltd.
- SAIC General Motor Sales Co., Ltd.
- SAIC Motor Co., Ltd.
- United Auto Battery Co., Ltd.
- United Auto Battery System Co., Ltd.

— Saike REPT Power Battery System Co., Ltd.

— Shanghai Automobile Group Finance Co., Ltd.

— Nanjing Automobile (Group) Co., Ltd.

— Nanjing Mingjue Automobile Trade Co., Ltd.

— SAIC MAXUS Automotive Co., Ltd.

— SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.

— Guangxi Haoling Automotive Technology Co., Ltd.

— Shanghai Automobile Gear Works Co., Ltd.

— SAIC Motor International Co., Ltd.

— Shanghai Automotive Industry Sales Co., Ltd.

— Shanghai Anji Automobile Sales Co., Ltd.

— Rising Auto Technology Co., Ltd.

— Shanghai Automotive Asset Management Co., Ltd.

— Z-One Technology Co., Ltd.

— SAIC Motor Europe B.V.

— SAIC Motor France SAS

— SAIC Motor Deutschland GmbH

— SAIC Motor Central and Eastern Europe Kft.

(81) Amint azt a 3.3. szakaszban is kiemelte, a Bizottság együttműködési problémákkal szembesült: a mintában szereplő több kínai csoport egyes vállalatok tekintetében nem válaszolt a kérdőívre, vagy vállalatszerkezetéről, illetve előállítási költségeiről hiányosan vagy egyáltalán nem nyilatkozott. Ebből adódóan a Bizottság nem rendelkezett teljes áttekintéssel sem azokról a vállalatokról, amelyeknek kérdőívet kellene kitölteniük, sem pedig arról, hogy ezek a teljes előállítási költség mekkora hányadát képviselik.

(82) Ezért a rendelkezésre álló információk alapján a Bizottság úgy döntött, hogy az akkumulátoros elektromos járművek gyártóira, a fő inputok beszállítóira, továbbá a finanszírozási, valamint a kutatási és fejlesztési tevékenységekben részt vevő egyéb vállalatokra összpontosít, amelyek kitöltötték a kérdőívet, és amelyek az ideiglenes intézkedések bevezetését megelőző időszakban ellenőrizhetők voltak.

(83) Noha a Bizottság kapott kitöltött kérdőívet a válaszadókkal kapcsolatban álló olyan további vállalatoktól is, amelyek tevékenysége a kérdőívre adott válasz benyújtását igénylő tevékenységi körbe tartozott, a Bizottság az ideiglenes intézkedések bevezetését megelőző időszakban nem tudta értékelni ezeket a válaszokat. A Bizottság fenntartja magának a jogot, hogy az eljárás végleges szakaszáig értékelje a kérdéses válaszokat.

1.5.5. *Az átláthatósággal és az eljárással kapcsolatos állítások*

(84) A kínai kormány szerint az, hogy az MLex a jelek szerint több információval rendelkezik az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóinak mintájáról, mint az érdekelt felek, azt erősíti meg, hogy a vizsgálat nem átlátható, és csorbítja az érdekelt felek jogszerű eljáráshoz való jogát.

(85) A Bizottság nem értett egyet ezzel az állítással. A fenti (43) preambulumbekezdésben említett módon a Bizottság nem tehet észrevételeket a sajtótudósítások tartalmával kapcsolatban, a vonatkozó információk pedig megtalálhatók a mostani vizsgálat aktájában. A Bizottság a vizsgálat betekinthető aktájában kellő időben elhelyezte az összes releváns információt, és számos lehetőséget biztosított a feleknek észrevételeik megtételére. A Bizottság a vizsgálat során minden beérkezett észrevételt megfelelően értékelt, azokat e rendelet vonatkozó szakasza ismerteti.

(86) A CCCME azt állította, hogy a Bizottság késleltette az uniós gazdasági ágazat kérdőívre adott válaszainak a vizsgálat betekinthető aktájában való elhelyezését, ami éles ellentétben állt azzal a gyorsasággal, amellyel a Bizottság feltöltötte a kínai exportáló gyártók kérdőívre adott válaszainak betekinthető változatát. A CCCME állítása szerint a késedelem hozzájárult az átláthatóságának hiányához az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazata és a vizsgálat kárral kapcsolatos szempontjai tekintetében.

(87) A Bizottság nem ért egyet ezzel az állítással. A (12) és a (13) preambulumbekezdésben kifejtett módon az uniós gyártók névtelenséget élveznek. A Bizottságnak ezért körültekintően ellenőriznie kellett, hogy az uniós gazdasági ágazat által benyújtott dokumentumok nem fedik-e fel szándékolatlanul az uniós gyártók kilétét, és ezáltal nem veszélyeztetik-e a névtelenségüket. Ennek ellenőrzése időigényes művelet. A CCCME-nek és a többi érdekelt félnek bőséges ideje volt arra, hogy a kérdőívre adott válaszokkal kapcsolatban észrevételt tegyen azoknak a vizsgálat betekinthető aktájában való elhelyezését követően.

(88) A CCCME állítása szerint mivel a makrogazdasági mutatókra vonatkozó adatokat általában szakmai szövetségek nyújtják be, egyértelműen a vizsgálat átláthatóságának hiányát jelzi az, hogy a betekinthető aktában nem volt hozzáférhető a Bizottság és az ACEA közötti levelezés. A CCCME annak pontos megjelölésére kérte a Bizottságot, hogy a vizsgálat során miként gyűjti és értékeli a makrogazdasági adatokat.

(89) A Bizottság nem értett egyet ezzel az állítással. A Bizottságot nem köti olyan jogszabályi követelmény, amely szerint a makrogazdasági mutatókra vonatkozó adatokat az ACEA-tól vagy ahhoz hasonló szakmai szervezetektől kell beszereznie. A Bizottság emellett más információs forrásokat is figyelembe vehet. Ezeket a forrásokat és a makrogazdasági mutatók értékelését a kárral foglalkozó szakasz tartalmazza. A Bizottság a vizsgálat ideiglenes szakaszban történő véglegesítése előtt nem közölhette a makrogazdasági mutatók értékelésének forrását és módszertanát.

(90) A CCCME megjegyezte, hogy a 29. vállalat bizonyos információkat csak bizalmas változatban nyújtott be, emiatt pedig az érdekelt felek nem tudták értelmezni a 29. vállalat által benyújtott információkat, és nem tudtak észrevételeket fűzni azokhoz. A CCCME ezért arra kérte a Bizottságot, hogy ezeket az információkat tegye hozzáférhetővé a vizsgálat betekinthető aktájában.

(91) A Bizottság az információk vizsgálatát követően arra a következtetésre jutott, hogy azok nem alkalmasak érdemi összefoglalásra. A Bizottság továbbá a mostani vizsgálat során nem használta fel a szóban forgó konkrét információkat. Emiatt a Bizottság elutasította ezt a kérést.

(92) A Bizottság a mintában szereplő uniós gyártókra vonatkozó kérdőív táblázataiban kért főbb információk betekinthető változatát indexált formában, összevont alapon (a mintába felvett uniós gyártók adatainak összesítésével) elhelyezte a vizsgálat betekinthető aktájában. A Bizottság helyénvalónak tartotta, hogy a mintában szereplő uniós gyártók névtelenségének megőrzése érdekében ne csatolja külön-külön az egyes uniós gyártók vonatkozó táblázatainak betekinthető változatát, mivel fennáll annak a kockázata, hogy az indexek vállalkozásonkénti alakulása szándékolatlanul felfedheti a mintában szereplő uniós gyártók kilétét, és ezáltal veszélyeztetheti a névtelenségüket.

(93) E tekintetben a CCCME felvilágosítást kért a Bizottságtól arra vonatkozóan, hogy i. a bizottsági gyakorlat megváltoztatásának a (92) preambulumbekezdésben kifejtett indokolását hogyan támasztották alá az ügy irataiban szereplő tények, mivel a mintában szereplő uniós gyártók mindegyike több gazdasági mutatóra (többek között a termelési kapacitásra, a termelésre, az értékesítési volumenre, a vele kapcsolatban álló és a tőle független felekre, valamint a foglalkoztatásra vonatkozó) egyéni indexált adatait szolgáltatta be a mintavételi űrlapon szereplő válaszokban, ii. a fennmaradó kármutatókra vonatkozó, egyedileg indexált adatok és azok tendenciái hogyan fedhetnék fel az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóinak kilétét, valamint iii. a négy uniós gyártó egyedileg indexált adatai hogyan fedhetnék fel e vállalkozások kilétét, ha egyrészt a gazdasági mutatókra és különösen az akkumulátoros elektromos járművekre vonatkozó adatok az ilyen járművek uniós gyártóinak éves jelentéseiben vagy egyéb adatszolgáltatásában nyilvánosan nem elérhetők, másrészt pedig az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói más járműtípusokat is gyártanak.

(94) A CCCME ezért arra kérte a Bizottságot, hogy a vizsgálat betekinthető aktájában szerepeltesse az akkumulátoros elektromos járművek mintában szereplő négy uniós gyártójának vállalatonkénti indexált adatait, mivel nem áll fenn annak kockázata, hogy az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói ezen adatok alapján azonosítók lennének. A CCCME emlékeztetett továbbá arra, hogy ezek az információk a következő okok miatt relevánsak a CCCME védekezésének előterjesztése szempontjából: i. az akkumulátoros elektromos járművek mintában szereplő uniós gyártóinak névtelenségénél fogva nem megismerhető a vállalatok tényleges teljesítménye, és hogy az akkumulátoros elektromos járművek kínai behozatala miatt valóban fenyegeti-e őket a károkozás veszélye, ii. a Bizottság által rendelkezésre bocsátott összesített indexált adatok nem szolgáltatnak érdemi információkat, valójában helytelennek tekinthetők, iii. a vállalatspecifikus indexált adatok lehetővé tennék a CCCME számára, hogy megértse a mintában szereplő uniós gyártók gazdasági helyzetét, mivel a mikrogazdasági mutatók és az áralákínálás/áron aluli értékesítés értékelésének alapját a vállalati adatok képezik, valamint iv. noha a CCCME nem tudja ellenőrizni az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói által közölt adatok pontosságát, a kért információk alapján legalább arra módja nyílna, hogy összevesse az eredetileg a mintavételi űrlapra adott válaszokat az utóbb kitöltött kérdőívekkel.

(95) A Bizottság megjegyezte, hogy az akkumulátoros elektromos járművek uniós piacát néhány gyártói csoport alkotja. Az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatáról jelentős mennyiségű nyilvános és igen részletes, előfizetéssel elérhető információ áll rendelkezésre, amely a CCCME számára is hozzáférhető. Ezért nagy a kockázata annak, hogy a Bizottság által a kérdőíven kért gazdasági és pénzügyi információk, valamint egyes nyilvánosan és előfizetéssel elérhető információk alakulása felismerhetővé tenné az érintett vállalkozásokat, és veszélyeztetné a névtelenségüket.

(96) Ezenkívül a mintavételi űrlapon kért információk sokkal kevésbé részletesek a kérdőíven kért információkhoz képest. A gazdasági és pénzügyi információk tekintetében például a mintavételi űrlap i. a termelési volumenről, ii. a termelési kapacitásról, iii. az uniós értékesítések teljes volumenéről és értékéről, iv. a válaszadóval kapcsolatban álló vállalatoknak történő értékesítések volumenéről és értékéről, valamint v. az alkalmazottak számáról kért információkat. Ezen információkon kívül a vizsgálat betekinthető aktájában elhelyezett, konszolidált indexeket tartalmazó akta a következőkre vonatkozó információkat is tartalmazott: i. a teljes értékesítés átlagos értékesítési ára az uniós piacon független vevőknek és a válaszadóval kapcsolatban álló vevőknek történő értékesítések alapján, ii. a független és a válaszadóval kapcsolatban álló vevőknek történő exportértékesítések volumene, értéke és árai, iii. az átlagos termelési egységköltség, iv. az Unióban független és a válaszadóval kapcsolatban álló vevőknek történő értékesítés adózás előtti nyeresége, v. kapacitáskihasználás, vi. a zárókészlet mennyisége, vii. az akkumulátoros elektromos járművek munkaerőköltsége, viii. pénzforgalom, ix. a vizsgált termék előállításához használt befektetett eszközök összértéke, x. a beruházások megtérülése, xi. a vizsgált termékre irányuló összes beruházás és xii. a vizsgált termék teljes értékcsökkenése.

(97) Ezenkívül a Bizottság az említett aktát a mintába felvett uniós gyártók kitöltött kérdőíveinek benyújtását követően csatolta a vizsgálat betekinthető aktájához. A szóban forgó akta tehát ellenőrizetlen adatokon alapult. Az adatok ellenőrzését követően a Bizottság a felülvizsgált aktát csatolta a vizsgálat betekinthető aktájához. A Bizottság a felülvizsgált információk fényében elemezte az állítást, és megállapította, hogy az már nem érvényes. Ezenkívül a Bizottság a mintában szereplő uniós gyártók által benyújtott adatok ellenőrzését követően a mintában szereplő uniós gyártók értékesítésén és termelésén alapuló reprezentativitási arányokat is felvette az aktába.

(98) A Bizottság a fentiek alapján elutasította a kérést.

(99) A CCCME kérte továbbá, hogy a (94) preambulumbekezdésben foglalt kérés alternatívájaként a Bizottság adja meg a mintában szereplő négy uniós gyártó összesített adatait a kármutatók mindegyikére vonatkozóan abszolút értékben vagy számtartomány formájában.

(100) A (95) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a Bizottság a mikrogazdasági mutatókat abszolút értékben mutatta be a kárral foglalkozó szakaszban. A kárral foglalkozó szakaszban kifejtett módon a Bizottság által ott bemutatott fennmaradó makrogazdasági mutatók nemcsak a mintában szereplő uniós gyártók, hanem az Unió egészének adatain alapulnak. Emiatt a Bizottság elutasította ezt a kérést.

(101) A mintában szereplő uniós gyártók termelési volumenét illetően a CCCME arra kérte a Bizottságot, hogy adja meg a következőket: i. a figyelembe vett időszakban a mintában szereplő négy uniós gyártó az értékesítése mekkora hányadát végezte közvetlenül független vevők és a válaszadókkal kapcsolatban álló vállalkozások részére az Unióban és az Unión kívül, ii. az uniós gyártók által a velük kapcsolatban álló és független feleknek végzett értékesítések földrajzi lefedettségét, iii. a válaszadókkal kapcsolatban álló feleknek végzett teljes uniós értékesítés olyan kapcsolatban álló feleknek történt-e, amelyek kitöltötték a melléklet I. kérdőívét, iv. a mintában szereplő uniós gyártó termelésének hány százalékát exportálták a figyelembe vett időszak egyes éveiben. A CCCME továbbá azt állította, hogy ha a válaszadókkal kapcsolatban álló vállalatok nem mindegyike töltötte ki az I. mellékletet, akkor a független vevőknek történő értékesítés nem az uniós értékesítések 38 %-ára adódna, ahogyan azt a Bizottság az uniós gyártók mintájára vonatkozó feljegyzésben jelezte.

(102) A független és a válaszadókkal kapcsolatban álló uniós vállalkozásoknak történő értékesítéseket illetően a Bizottság a 2024. június 4-i feljegyzésben ([17]) további pontosításként közölte, hogy ezeket az értékesítéseket az első független vevőnek felszámított ár szintjén gyűjtötte, majd összevonta a mintában szereplő uniós gyártók független vevőknek történő értékesítéseivel. Ami az Unión kívüli értékesítéseket illeti, a Bizottság emlékeztet arra, hogy a vizsgálat célja többek között az uniós gazdasági ágazat gazdasági és pénzügyi helyzetének értékelése az uniós termelés és az uniós – nem az Unión kívüli – értékesítés alapján. Az uniós gazdasági ágazat exportjának hatását az (1183)–(1185) preambulumbekezdés ismerteti. Ezenkívül a mintában szereplő uniós gyártók értékesítésének földrajzi lefedettsége bizalmas jellegű, és a Bizottság a kínai exportáló gyártóktól sem kérte, hogy a betekinthető aktában nyújtsanak be erre vonatkozó információkat. A CCCME továbbá nem fejtette ki, hogy az adott információ miért releváns.

(103) A CCCME továbbá arra kérte a Bizottságot, hogy adja meg az akkumulátoros elektromos járművek és más járműtípusok termelési kapacitásának és termelésének a figyelembe vett időszak alatti arányát.

(104) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a mostani vizsgálat csak az akkumulátoros elektromos járművekre terjed ki, ezért a mintában szereplő uniós gyártók más járművekkel kapcsolatos termelési kapacitása és termelése irreleváns. Emiatt a Bizottság elutasította ezt a kérést.

(105) A CCCME arra kérte a Bizottságot, hogy adja meg a mintában szereplő uniós gyártók által lefedett tagállamok jegyzékét; kérését azzal indokolta, hogy azokban az esetekben, amikor az uniós gyártók névtelenséget élvezek, a Bizottság közölte a mintába felvett uniós gyártók földrajzi elhelyezkedését.

(106) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy az Unióban kis számú gyártói csoport állít elő akkumulátoros elektromos járművet. Ezenkívül a gyártási helyszínekkel kapcsolatos információk nyilvánosak. Ezért a jelen ügyben a Bizottság nem közölhette a mintában szereplő uniós gyártók elhelyezkedését, mivel ez felismerhetővé tenné az érintett vállalkozásokat, és veszélyeztetné a névtelenségüket. A Bizottság ezért elutasította a kérést.

(107) A CCCME továbbá arra kérte a Bizottságot, hogy adja meg a következőket: i. a mintában szereplő négy uniós gyártó által a figyelembe vett időszakban az Unióban és az Unión kívül végzett értékesítést termékkódonként összesítve, a velük kapcsolatban álló vállalkozások és a független vállalkozások részére történő értékesítés szerinti bontásban, ii. az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói által az Unión belül és azon kívül, a velük kapcsolatban álló és független vállalkozások részére végzett értékesítésekkel érintett piaci szegmenseket; valamint iii. az uniós gyártók számára összeállított kérdőív „*Termékjellemzők*” táblázatában kért termékjellemzőket.

(108) A Bizottság megjegyezte, hogy a kérdőíven csak a vizsgálati időszakra vonatkozóan kért információt termékkód szintjén, nem pedig a teljes figyelembe vett időszakra vonatkozóan. A mintában szereplő uniós gyártók és a mintában szereplő kínai exportáló gyártók esetében egyaránt így járt el. Ezért a Bizottság nem közölhetett a CCCME-vel olyan információkat, amelyekkel nem is rendelkezett. Ezenkívül a mintában szereplő egyes uniós gyártók és kínai exportáló gyártók termékkódjaira és termékjellemzőire vonatkozó információk bizalmas jellegűek, ennélfogva a vizsgálat betekinthető aktájában nem szerepeltethetők. A termékkódokat a Bizottság általában az egyedi tájékoztatásban közli a mintában szereplő kínai exportáló gyártókkal és uniós gyártókkal, ha a termékkódok nem bizalmasak. Ami a piaci szegmenseket illeti, az (1040)–(1048) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a Bizottság nem tartotta szükségesnek a piaci szegmentáció elemzését. Emiatt a Bizottság elutasította ezt a kérést.

([17]) t24.004547.

1.5.6. *Az eljárás megindításával kapcsolatos észrevételek*

(109) A vizsgálat megindításával kapcsolatban a kínai kormány, a CCCME és a 24. vállalat nyújtott be észrevételeket.

(110) A kínai kormány azt állította, hogy a vizsgálat tisztán politikai jellegű és diszkriminatív, és amellett, hogy az EU maga is több milliárd euró támogatást nyújtott az elmúlt években akkumulátoros elektromos járművek ellátási láncának kiépítéséhez, a jövőben is támogatni fogja az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát. A kínai kormány az akkumulátoros elektromos járművek globális ágazatának fejlődése szempontjából – különösen mivel az akkumulátoros elektromos járművek kínai és uniós ellátási lánca kölcsönösen függ egymástól és mélyen integrált – károsnak ítélte a vizsgálatot, amely akadályozza az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló kétoldalú erőfeszítéseket.

(111) Az SCM-megállapodás alapján nem minden támogatás kiegyenlíthető, a mostani vizsgálat pedig a Kínában az érintett termék exportáló gyártóinak nyújtott támogatásokra korlátozódik. Mindenesetre a kínai kormány állításai nem érintik a Bizottság azon ideiglenes ténymegállapításait, hogy a kínai kormány támogatást nyújtott az akkumulátoros elektromos járművek exportáló gyártóinak, amely az SCM-megállapodás és az alaprendelet szerint kiegyenlíthető. A kínai kormány állításával ellentétben a kínai kiegyenlíthető támogatások tisztességtelen versenyt teremtenek, amely csak hátráltatná az akkumulátoros elektromos járművek globális ágazatának, és különösen az uniós gazdasági ágazat fejlődését. Az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló kétoldalú erőfeszítések nem épülhetnek az alacsony árú, támogatott akkumulátoros elektromos járművek által támasztott tisztességtelen versenyre, hanem egyenlő versenyfeltételeken kell alapulniuk úgy, hogy a zöld átállást a tisztességes verseny és az innováció ösztönözze. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(112) A kínai kormány azzal érvelt, hogy nem kapott az SCM-megállapodás 13.1. cikkének értelmében vett érdemi és megfelelő lehetőséget az eljárás megindítását megelőző konzultációra, mivel a Bizottság nyilvánosan bejelentette a vizsgálat megindítását, mielőtt a kínai kormányt konzultációra kérte volna fel, amely egyébként időben egybeesett egy kínai nemzeti ünneppel, veszélyeztetve a kínai kormány képességét a megfelelő konzultációra. A kínai kormány továbbá azt állította, hogy nem kapott semmilyen információt vagy bizonyítékot a termékkörről, a hivatalból indított vizsgálatot indokoló különleges körülményekről, az uniós gazdasági ágazat összetételéről, a támogatásra vonatkozó állítások alapjául szolgáló információkról és bizonyítékokról, a károkozás veszélyére vonatkozó adatokról, valamint az ok-okozati összefüggést alátámasztó adatokról. Ezenkívül az eljárás megindítását megelőző konzultációk nem terjedtek ki az összes vélelmezett támogatási programra.

(113) Az alaprendelet 10. cikkének (7) bekezdésével és az SCM-megállapodás 13.1. cikkével összhangban a Bizottság konzultációra kérte fel a kínai kormányt, hogy a vizsgálat megindítása előtt tisztázzák a vélelmezett támogatásokkal kapcsolatos helyzetet. A Bizottság elnökének az Unió helyzetéről szóló, 2023. szeptember 13-i beszédében tett bejelentése, hogy a Bizottság szubvencióellenes vizsgálatot indít a Kínából érkező elektromos járművekre vonatkozóan, nem minősül a vizsgálat megindításának. A kínai kormány 2023. szeptember 22-én szóbeli jegyzéket kapott, amelyben az Európai Bizottság értesítette a kínai kormányt azon döntéséről, hogy hivatalból szubvencióellenes eljárást indít. Ez a kínai nemzeti ünnepet megelőzően történt. A szóbeli jegyzékkel együtt a kínai kormány összefoglalót kapott a támogatásról és a károkozás veszélyéről, amely elegendő bizonyítékkal szolgált a kiegyenlíthető támogatások fennállásáról, a kárról és az ok-okozati összefüggésről. Sem az alaprendelet 11. cikkének (8) bekezdése, sem az SCM-megállapodás 13.1. cikke nem írja elő a Bizottság számára, hogy a vizsgálat megindítása előtt hivatalból küldje meg a teljes aktát a kínai kormánynak. Azok a programok, amelyekre a konzultációk állítólag nem terjedtek ki, nem egyéb azonosított támogatások, hanem azon programok közé tartoznak, amelyeket a Bizottság és a kínai kormány a konzultációk során megvitatott. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(114) A kínai kormány állítása szerint a védelemhez való jogát befolyásolta az, hogy a kérése alátámasztására felvonultatott indokok dacára a Bizottság megtagadta a határidő megfelelő meghosszabbítását.

(115) Az eljárás megindításáról szóló értesítés 9. szakasza rögzíti, hogy a határidők meghosszabbítása csak kivételes körülmények között kérhető, és csak megfelelő indokkal alátámasztott esetben engedélyezhető. Azt is pontosította, hogy a kérdőívre adott válaszokon kívüli információk benyújtására vonatkozó határidők legfeljebb 3 nappal hosszabbíthatók meg, kivéve, ha bizonyítható a kivételes körülmények fennállása. A kínai kormány nem bizonyította olyan kivételes körülmények fennállását, amelyek három napot meghaladó határidő-hosszabbítást indokolnának. A háromnapos hosszabbítás idejére eső hétvégére tekintettel a kínai kormány 4 naptári napos hosszabbítást kapott. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(116) Ezenkívül a kínai kormány és a CCCME azt állította, hogy az alaprendelet 10. cikkének (8) bekezdése szerinti, hivatalból indított vizsgálat megindítására vonatkozó követelmények nem teljesültek. A kínai kormány és a CCCME szerint a Bizottság nem bizonyította olyan különleges körülmények fennállását, amelyek indokolnák a vizsgálat anélküli megindítását, hogy az uniós gazdasági ágazat részéről vagy nevében írásbeli panaszt nyújtottak volna be. A kínai kormány azzal érvelt, hogy az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazata maga is panaszt nyújthatott volna be, és az, hogy nem tette, egyértelműen azt bizonyítja, hogy nem állnak fenn olyan kivételes és különleges körülmények, amelyek indokolnák a vizsgálat hivatalból történő megindítását. A kínai kormány továbbá azzal érvelt, hogy a sajtótudósítások szerint az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói nyilvánosan ellenezték a mostani vizsgálatot, ami egyértelműen bizonyítja, hogy nem állnak fenn olyan kivételes és különleges körülmények, amelyek indokolnák az ügy hivatalból történő megindítását.

(117) Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság kellően megindokolta az eljárás hivatalból történő megindítását. A Bizottság különösen úgy ítélte meg, hogy az akkumulátoros elektromos járművek alacsony árú és támogatott kínai behozatalának gyors piaci penetrációja, amely azzal fenyeget, hogy helyrehozhatatlan károkat okoz az uniós gazdasági ágazatnak, jellegénél fogva különleges körülmény, amely indokolttá teszi a vizsgálat hivatalból történő megindítását. Az akkumulátoros elektromos járművek kínai ágazatnak támogatása a Kínában előállított akkumulátoros elektromos járművek jelentős és egyre nagyobb mértékű beáramlását okozta az uniós piacra, ami olyan árakon valósult meg, amelyek lenyomják az árakat vagy megakadályozzák azt az áremelkedést, amely egyébként bekövetkezett volna, ami az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatának okozott jelentős kárral fenyeget, amely a szükséges technológiafejlesztés és K+F-finanszírozás miatt visszavonhatatlan lehet. Az a lehetőség, hogy az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazata maga is panaszt nyújthatott volna be, nem befolyásolja a Bizottság azon megállapítását, hogy ebben a konkrét esetben különleges körülmények indokolták a vizsgálat hivatalból történő megindítását. Ezenkívül a Bizottság nem tesz észrevételt a sajtótudósításokkal kapcsolatban. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(118) A kínai kormány azt állította, hogy az eljárás megindításáról szóló dokumentum nem tartalmazott bizonyítékot a kedvezményes hitelnyújtásra és exporthitel-biztosításra, elégtelen bizonyítékokat tartalmazott a vissza nem térítendő támogatások nyújtására, nem tartalmazott bizonyítékot az áruknak és szolgáltatásoknak a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében történő nyújtására, nem tartalmazott bizonyítékot, amely alapján vizsgálható lenne az állami bevételekről történő lemondás vagy a beszedés mellőzése, emellett tévesen értelmezte az exportadó-visszatérítéseket.

(119) Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban foglalt bizonyítékok képezték azokat az információkat, amelyek a vizsgálat megindítása előtt észszerűen a Bizottság rendelkezésére álltak. A bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzésben bemutatottak szerint, amely tartalmazza minden olyan bizonyíték Bizottság általi értékelését, amelyek Kínával kapcsolatban a Bizottság rendelkezésére állnak, és amelynek alapján a Bizottság megindította az eljárást, a bizonyítékok – az eljárás megindítási szakaszában – elegendőnek bizonyultak annak alátámasztására, hogy a vélelmezett támogatások meglétük, összegük és jellegük tekintetében kiegyenlíthetőek. Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban említett programok mindegyike esetében a Bizottság megjelölte a jogalapot, az akkumulátoros elektromos járművek ágazatára vonatkozó támogatási programok egyedi jellegét, valamint a Bizottság számára hozzáférhető, nyilvánosan elérhető forrásokból származó részletes információkat a kínai kormány által az akkumulátoros elektromos járművek exportáló gyártóinak nyújtott támogatások összegéről. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy az alaprendelettel és az SCM-megállapodással összhangban elegendő bizonyítékkal rendelkezik a kiegyenlíthető támogatásra vonatkozóan.

(120) A kínai kormány azt állította, hogy az uniós gazdasági ágazat panasza alapján indított vizsgálatokban az uniós gyártóknak a vizsgált országból érkező behozatalára, az exportáló gyártókkal fenntartott kapcsolataikra, valamint ez utóbbiaknak az Unióban folytatott tevékenységére vonatkozó kérdéseket a Bizottság általában a legitimáció megállapítása során ellenőrzi, amelyre a vizsgálat megindítása előtt kerül sor. A kínai kormány ezért felkérte a Bizottságot, hogy i. pontosítsa, hogy a Bizottság az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatának az eljárás megindításáról szóló dokumentumban szereplő meghatározásában figyelembe vette-e azt a tényt, hogy egyes uniós gyártók Kínában gyártanak, némelyikük kínai vállalatok tulajdonában van, vagy csak kis volumenben gyártanak az Unióban, ii. adja meg az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatának összetételét a figyelembe vett időszak egyes éveiben a gyártók és a gyártói csoportok száma, az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártásának teljes volumene, valamint az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazata értékesítésének teljes volumene és értéke tekintetében, iii. pontosítsa, hogy a Bizottság kizárta-e az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóinak bármelyikét az eljárás megindításáról szóló dokumentumban említett 12 gyártó közül, iv. adja meg az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóinak a Kínából és Kínától eltérő országokból érkező behozatala teljes volumenét és értékét, valamint v. adja meg – akár értéktartomány formájában – az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói által Kínából végzett behozatal volumenét és értékét a teljes uniós termelésükhöz és értékesítésükhöz viszonyítva.

(121) A Bizottság megjegyezte, hogy a mostani vizsgálatot saját kezdeményezésére, és nem panasz alapján indította. Ezért a mostani vizsgálatban a Bizottságnak nem volt feladata a legitimáció megállapítása. Ebből következik, hogy a kínai kormány pontosítási kérései és az eljárás megindításáról szóló dokumentumhoz kapcsolódó információkérések e tekintetben nem voltak relevánsak, ezért a Bizottság elutasította azokat.

(122) A kínai kormány és a CCCME azt állította, hogy az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság szelektíven és indokolatlanul használt fel több adatbázist – Globális Kereskedelmi Atlasz (GTA), Eurostat, S&P Global Mobility – a kárértékelés különböző szempontjai kapcsán anélkül, hogy megpróbálta volna összeegyeztetni az információkat, vagy elmagyarázta volna, hogy egy adott adatkészlet miként vagy miért megfelelő a kárértékelés adott része tekintetében.

(123) A Bizottság nem értett egyet ezzel az állítással. Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság a vizsgálat megindítása előtt rendelkezésére álló információkat használta fel. Az Eurostaton kívüli másik két adatbázis nem a Bizottság tulajdonában van, ezért a Bizottságnak nem volt módja az ezekben az adatbázisokban szereplő információk teljes körű egyeztetésére. Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság kifejtette továbbá, hogy lehetőség szerint egybevetéssel ellenőrizte az adatbázisokban szereplő információkat, és azokat szükség esetén kiigazította a rendelkezésére álló egyéb információk alapján. A Bizottság kifejtette továbbá, hogy az S&P Global Mobility adatai részletesebb képet adnak az akkumulátoros elektromos járművek uniós piacon értékesített típusairól, és ismertette az általa felhasznált két adatmodult. Ezenkívül az Eurostat adatbázisát az akkumulátoros elektromos járművek Kínából érkező behozatalának volumene, míg a GTA-t a Kínából az Unióba irányuló exportvolumene kapcsán használta. Az akkumulátoros elektromos járművek Kínából az Unióba irányuló behozatalának volumene és Kínából az Unióba irányuló kivitelének volumene nem azonos, mivel a két érték eltérő vámhatóságok adatszolgáltatásán alapul. Továbbá az információforrástól függetlenül ugyanez volt a következtetés, azaz a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek behozatalának/kivitelének volumene nőtt az eljárás megindításáról szóló dokumentum által lefedett időszakban. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(124) A kínai kormány azt állította, hogy az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság a 2023. évi féléves adatokat a korábbi teljes évek, például 2020, 2021 és 2022 adataival hasonlította össze, és ez alapján vont le következtetéseket a kínai import árairól és piaci részesedéséről, valamint az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatára gyakorolt árhatásairól, becsülte meg e behozatal jövőbeli árhatásait, valamint tett megállapításokat az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatának helyzetére. A kínai kormány szerint az ilyen értékelés nem objektív.

(125) Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság értékelési időszakként a teljes 2020., 2021. és 2022. évet, valamint 2023 első félévét vette figyelembe, tekintettel arra, hogy a vizsgálatot az (1) preambulumbekezdésben ismertetett módon 2023 októberében indította meg. Az olyan mennyiségi kármutatók alakulásának értékeléséhez, mint a behozatal, az értékesítés, a kivitel, a termelés és a felhasználás volumene, a Bizottság csak a teljes évekre vonatkozóan számított indexet, a 2020. évet tekintve bázisévnek. A Bizottság 2023 első félévére vonatkozóan nem számított indexet a teljes 2020. évi bázisév alapján, mivel egy mennyiségi mutató esetében az értékelési időszak és a bázisév hosszának meg kell egyeznie (fél év tehát nem hasonlítható össze egy teljes évvel). Az átlagárak nem mennyiségi mutatók, ezért a Bizottság 2023 első félévére is számított indexet, a teljes 2020. évet tekintve bázisévnek. Ez az értékelés – amennyiben az adott időszak közlése megtörténik – tökéletesen objektív az olyan ágazatok esetében, mint az akkumulátoros elektromos járművek ágazata, amelynél az eladási ár szezonálisan nem változik. Ami a piaci részesedéseket illeti, a Bizottság minden teljes évre (2020, 2021 és 2022), valamint 2023 első felére vonatkozóan kiszámította a piaci részesedést, és ismertette a piaci részesedés alakulását az adott időszakban. Ami a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a kínai behozatalnak az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatára gyakorolt árhatásai és e behozatalok becsült jövőbeli árhatásai kapcsán levont következtetéseket illeti, a kínai kormány nem fejtette ki, hogy a Bizottság következtetései miért nem objektívek. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(126) A kínai kormány azt állította, hogy az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumenére és értékesítési áraira vonatkozó adatok különböző adatforrásokon és adatkészleteken alapulnak, ezért a Bizottság értékelése nem objektív. A CCCME állítása szerint az, hogy a Bizottság a kárértékelés különböző szempontjaival összefüggésben különböző adatkészleteket használt fel, lehetetlenné tette a pontos kép kialakítását az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatáról.

(127) A Bizottság nem értett egyet ezekkel az állításokkal. Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban foglalt információk olyan adatokon alapulnak, amelyek a vizsgálat megindítása előtt észszerűen elérhetők voltak a Bizottság számára. Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottságnak több adatbázist – Eurostat, GTA, S&P Global Mobility – kellett használnia olyan adatbázis hiányában, amely egymaga tartalmazta volna a Bizottság értékeléséhez szükséges valamennyi információt. Az, hogy az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene és értékesítési árai eltérő adatbázisból származnak, nem érinti a Bizottság értékelésének objektivitását. Amint azt az eljárás megindításáról szóló dokumentum kifejti, a Bizottság által az uniós gazdasági ágazat ártendenciájának értékeléséhez használt adatbázis nem tüntette fel a személygépkocsik származását. Ez különösen a Tesla csoport által gyártott akkumulátoros elektromos járművek esetében volt fontos, amelyek közül egyesek Kínában és az Unióban is készülhettek. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(128) A kínai kormány és a CCCME arra kérte a Bizottságot, hogy i. szolgáltasson további részleteket az eljárás megindításáról szóló dokumentumban általa felhasznált S&P Global Mobility adatmodulokról és kimutatásokról, különösen az S&P Global Mobility értékesítési volumenre és értékre vonatkozó adatgyűjtési módszertanáról, beleértve az adatgyűjtés alapját, a forrást és azt, hogy az adatok tartalmaznak-e becsléseket, és ha igen, a becslések jellegét, ii. közölje az S&P Global Mobility azon alapul vett adatait, amelyeket a Bizottság meghatározott paraméterek alapján rendezett, illetve válogatott. A felek további állítása volt, hogy bár az S&P Global Mobility előfizetéses kiadvány, az a GTA-val egyenértékűnek tekinthető, továbbá mivel a dömpingellenes vizsgálatokban a Bizottság (a reprezentatív ország kiválasztásával összefüggésben) a GTA-ból származó részletes adatokat tesz közzé, a GTA-hoz hasonlóan az S&P Global Mobility moduljaira vonatkozóan is részletes adatokat kellene megadnia. A CCCME továbbá azzal érvelt, hogy az alapul szolgáló S&P Global Mobility adatok, valamint az akkumulátoros elektromos járművek értékesítésének volumenére és értékére, valamint származására vonatkozó adatgyűjtés forrásával és módszertanával kapcsolatos információk kulcsfontosságúak ahhoz, hogy az érdekelt felek ellenőrizhessék a Bizottság által használt adatok hitelességét és megbízhatóságát. A CCCME állítása szerint nem egyértelmű, hogy az S&P Global Mobility adatai megegyeznek-e a Bizottság által használt két modulban, és hogy egyáltalán azok a Kínában és az EU-ban gyártott akkumulátoros elektromos járművek teljes uniós értékesítését lefedik-e.

(129) Amint azt az eljárás megindításáról szóló dokumentum kifejti, a Bizottság az S&P Global Mobility adatbázis két adatmodulját használta fel a kínai akkumulátoros elektromos járművek Unióba irányuló behozatalának értékeléséhez. Az egyik adatmodul (1. modul) az uniós piacon értékesített termelési volumenre vonatkozó adatokon alapult. A Bizottság e modulban azonosíthatta az uniós piaci értékesítésre szánt akkumulátoros elektromos jármű adott modelljének pontos gyártási helyét. Ez különösen az akkumulátoros elektromos járművek azon modelljei – például a Tesla csoport modelljei – esetében volt fontos, amelyeket az uniós piacon értékesítenek, de több országban (nem csak Kínában) gyártanak. A másik adatmodul (2. modul) az akkumulátoros elektromos járművek uniós piaci értékesítésére vonatkozó adatokon alapult. Ebben a modulban azonban az adott gépjárműmodell gyártási helye nem volt pontosan meghatározható. Amint arra a kínai kormány is rámutatott, az S&P Global Mobility előfizetéses kiadvány, ezért a Bizottság nem hozhatja nyilvánosságra az alapul szolgáló adatokat. Az S&P Global Mobility adatmélysége (az uniós értékesítésre szánt termelés gyártó, járműmodell stb. szerinti bontásban) nem hasonlítható össze azokkal a GTA-ból származó információkkal (behozatali adatok), amelyeket a Bizottság a dömpingellenes vizsgálatában a reprezentatív ország kiválasztása kapcsán közöl. Ettől függetlenül az S&P Global Mobility adatait a kínai kormány és a CCCME is megvásárolhatja. Mindenesetre a Bizottság észlelte, hogy a CCCME már hozzáfér az S&P Global Mobility 2. moduljából származó adatokhoz, mivel ezeket az adatokat felhasználták a CCCME 2023. december 20-i beadványának I. mellékletében benyújtott elemzéshez. Emiatt a Bizottság elutasította ezt a kérést.

(130) A CCCME azt állította, hogy az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság az uniós akkumulátoros elektromos járműveket különböző szegmensekbe sorolta be, viszont nem közölt információt a kínai akkumulátoros elektromos járművekről és arról, hogy azok összehasonlíthatók-e az egyes szegmensekbe sorolt uniós akkumulátoros elektromos járművekkel. A CCCME továbbá azt állította, hogy az eljárás megindításáról szóló dokumentum nem vette figyelembe a kínai akkumulátoros elektromos járművek és az uniós gyártók által az Unióban gyártott akkumulátoros elektromos járművek közötti versenyt és azok egymással való helyettesíthetőségét az egyes szegmenseken belül. A CCCME továbbá azt állította, hogy az egyes szegmensek az akkumulátoros elektromos járművek különböző modelljeit és karosszériatípusait (személygépkocsi, SUV) tartalmazhatják, a karosszériatípusok eltérései pedig kihatnak az árak összehasonlíthatóságára; ezenkívül – egyéb tényezők mellett – a karosszériatípusok eltérései miatt az akkumulátoros elektromos járművek modelljei egy adott szegmensen belül valószínűleg nem összehasonlíthatók.

(131) A Bizottság által az árak összehasonlítására felhasznált, terméktípusként értelmezett szegmenseket nem a Bizottság alakította ki a mostani vizsgálata keretében. A szegmensekre vonatkozó információk az S&P Global Mobility adataiban rendelkezésre álltak, mivel az uniós piacon értékesített összes akkumulátoros elektromos járművet más harmadik felek, például gyártók, autókereskedők, kölcsönzők stb. sorolják be szegmensekbe. Az uniós gazdasági ágazat által előállított akkumulátoros elektromos járművek és a Kínából importált akkumulátoros elektromos járművek is e szempontok szerint szegmentálhatók. Ezenkívül az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottságnak nem volt feladata, hogy mélyreható összehasonlítást végezzen a Kínából importált akkumulátoros elektromos járművek és az uniós gazdasági ágazat által gyártott akkumulátoros elektromos járművek között. Az összehasonlítás a vizsgálat során történik azon termékkódok alapján, amelyeket a mintába felvett kínai exportáló gyártóknak és a mintába felvett uniós gyártóknak be kell nyújtaniuk. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(132) A kínai kormány és a CCCME azzal érvelt, hogy a kínai akkumulátoros elektromos járművek uniós piaci árának alakulását a Bizottság az Eurostat adatai alapján állapította meg, amelyek magukban foglalták az uniós gazdasági ágazat saját importját is, és arra a következtetésre jutott, hogy az árak 2020-ban és 2023 első felében 2 %-kal csökkentek, ugyanakkor figyelmen kívül hagyta azt a tényt, hogy az S&P Global Mobility adatai 2022 és 2023 első fele között 3 %-os növekedést mutattak az akkumulátoros elektromos járművek kínai behozatalának súlyozott átlagos értékesítési áraiban. A kínai kormány továbbá azt állította, hogy mivel a Kínából érkező behozatal nagy részét az uniós gazdasági ágazat transzferáron bonyolította le, az Eurostat adatai alapján érdemben nem értékelhetők a kínai akkumulátoros elektromos járművek importárai.

(133) A Bizottság megjegyezte, hogy a kínai kormány egymásnak ellentmondó állításokat nyújtott be. Egyrészt azt állította, hogy a Bizottság részéről nem objektív, ha a (124) preambulumbekezdésben kifejtett módon féléves átlagárakat hasonlít egyéves átlagárakkal, másrészt bírálta, hogy a Bizottság az elemzésében nem vette figyelembe a 2022. évhez képest 2023 első felében bekövetkezett áremelkedést. Ezenkívül az importárak alakulásának értékelésekor a Bizottságnak figyelembe kell vennie a Kínából érkező teljes behozatalt, még akkor is, ha annak egy része transzferáron történt. Ezenkívül az S&P Global Mobility adatai nem a Kínából érkező behozatal árait, hanem a Kínából importált akkumulátoros elektromos járművek végső fogyasztói árának súlyozott átlagárát tartalmazzák. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(134) A kínai kormány azt állította, hogy az Eurostat alapján számított súlyozott átlagos importár független az akkumulátoros elektromos járművek S&P Global Mobility által közölt tényleges fogyasztói eladási árától, eszerint pedig az eljárás megindításáról szóló dokumentumban szereplő árértékelés nem objektív és nem alapul egyértelmű bizonyítékon.

(135) A két adatbázisban – az Eurostat és az S&P Global Mobility adataiban – szereplő árak eltérőek, mivel különböző típusú vevőkkel szemben és a kereskedelem különböző szintjein alkalmazott áraknak felelnek meg. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(136) A kínai kormány szerint a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló dokumentumban szereplő állítása, hogy az S&P Global Mobility – az uniós gazdasági ágazat és a kínai behozatal árainak összehasonlítására használt – 2. modulja magában foglalja az összes akkumulátoros elektromos jármű főbb tagállamokban megvalósuló uniós piaci értékesítésének nagy részét, megkérdőjelezi az S&P Global Mobility adatainak terjedelmét és lefedettségét. Az állítás megismétlése mellett a CCCME arra kérte a Bizottságot, hogy fejtse ki az adatforrások megválasztását és a felhasznált adatok reprezentativitását.

(137) A Bizottság nem értett egyet ezzel az állítással. Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottságnak nem volt feladata az uniós gazdasági ágazat által előállított összes akkumulátoros elektromos jármű és a kínai akkumulátoros elektromos járművek összehasonlítása. Amint azt az eljárás megindításáról szóló dokumentum kifejti, az S&P Global Mobility 2. modulja magában foglalja az összes akkumulátoros elektromos jármű főbb tagállamokban megvalósuló uniós piaci értékesítésének nagy részét, ennélfogva adatai reprezentatívak. Továbbá mivel a vizsgálatot hivatalból indította, a Bizottság az eljárás megindításáról szóló dokumentum készítésekor nem rendelkezett az uniós gazdasági ágazattól kapott adatokkal, ezért az ár-összehasonlításhoz a rendelkezésére álló legjobb információkra, a személygépjármű-gyártók körében megbízható információforrásnak számító S&P Global Mobility adataira támaszkodott.

(138) A kínai kormány és a CCCME továbbá azt állította, hogy mivel a Bizottság sem összesítve, sem szegmensenként nem közölte, hogy az árhatások kapcsán a kínai és az uniós akkumulátoros elektromos járművek mely volumenét vette figyelembe, a feleknek nem nyílt lehetősége annak megállapítására, hogy az egyes szegmensekre és összesítve számított árkülönbség reprezentatív-e.

(139) Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság nem végzett piaci szegmensenkénti árértékelést. A Bizottság az ár-összehasonlítást terméktípusonkénti szegmentáció alapján végezte annak érdekében, hogy az uniós piacon értékesített akkumulátoros elektromos járművek különböző modelljeire tekintettel egyéb rendelkezésre álló információk hiányában is értelmessé tegye az összehasonlítást. Ezért nem volt szükséges, hogy a Bizottság közölje az árhatások szempontjából figyelembe vett kínai és uniós akkumulátoros elektromos járművek volumenét. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(140) A kínai kormány továbbá azzal érvelt, hogy a Bizottság nem határozta meg, hogy a Bizottság által megjelölt és az ár-összehasonlításhoz figyelembe vett személygépkocsi-szegmenseket a Bizottság alakította-e ki, vagy azokat az S&P Global Mobility is használta.

(141) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a szegmensekre vonatkozó információk az S&P Global Mobility 2. moduljában rendelkezésre állnak.

(142) A kínai kormány és a CCCME azt is állította, hogy az eljárás megindításáról szóló dokumentum bizonyos szegmensekre vonatkozóan nem közölt ár-összehasonlítást, és a kizárásukra sem adott magyarázatot. A kínai kormány és a CCCME továbbá azzal érvelt, hogy amennyiben a kínai akkumulátoros elektromos járműveket az uniós piacon nem értékesítik az említett szegmensekben, az akkumulátoros elektromos járművek adott típusait ki kell zárni a termékkörből.

(143) A (139) preambulumbekezdésben kifejtett módon a Bizottság a szegmentáció értelmében véve nem végzett szegmensenkénti ár-összehasonlítást. Ezenkívül a vizsgálat az összes akkumulátoros elektromos járműre kiterjedt, ezért irreleváns, hogy a kínai exportáló gyártók bizonyos szegmensekben esetleg nem exportáltak akkumulátoros elektromos járműveket az uniós piacra. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(144) A kínai kormány és a CCCME azt állította, hogy ár-összehasonlításában a Bizottságnak az összehasonlíthatóságot befolyásoló egyéb tényezőket – köztük a vevőknek történő értékesítések volumenében és a kereskedelem szintjében mutatkozó különbségeket – is figyelembe kellett volna vennie.

(145) Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottságnak nem feladata az olyan ár-összehasonlítás, amely figyelembe veszi az összehasonlíthatóságot befolyásoló összes tényezőt, mivel a vizsgálat megindítása előtt a Bizottság nem fér hozzá ilyen részletes információkhoz. Ezt a számítást a Bizottság a mintában szereplő kínai exportáló gyártók és a mintában szereplő uniós gyártók által benyújtott részletes információk alapján, a vizsgálat során végzi. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(146) A kínai kormány, a CCCME és a 24. vállalat azt állította, hogy a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló dokumentumban végzett ár-összehasonlítás nem objektív, mivel nem veszi figyelembe a Tesla csoport egyébként jelentős értékesítését.

(147) A Bizottság nem értett egyet ezzel az állítással. Amint azt az eljárás megindításáról szóló dokumentum kifejtette, a Bizottság által az ár-összehasonlításhoz használt S&P Global Mobility adatbázisa nem közölte a Tesla csoport uniós piaci értékesítésének származását. Ezenkívül az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottságnak nem volt feladata az összes exportértékesítés és az uniós gazdasági ágazat összes értékesítése tekintetében ár-összehasonlítást végezni. Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban foglalt információk azokon az információkon alapulnak, amelyek a vizsgálat megindítása előtt észszerűen a Bizottság rendelkezésére álltak. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(148) A kínai kormány azt állította, hogy az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság a 2022. évre és 2023 első félévére vonatkozóan végzett ár-összehasonlítást, és nem vette figyelembe a 2020. és 2021. év adatait, ahogyan azt sem, hogy a kínai és az uniós akkumulátoros elektromos járművek árai időben miként hatottak egymásra. A kínai kormány ennek kapcsán hivatkozott a Fellebbezési Testület *Kína – HP-SSST (EU és Japán)* ügyben ([18]) készült jelentéseire. A CCCME 2023. december 20-i beadványában megismételte ezt az állítást, emellett hivatkozott a *Marokkó – Az iskolai füzetekre vonatkozó végleges dömpingellenes intézkedések (Tunézia)* ügyben ([19]) készült vizsgálóbizottsági jelentésre is.

([18]) A Fellebbezési Testület jelentései: *Kína – A Japánból/Kínából származó nagy teljesítményű, rozsdamentes acél varrat nélküli csövekre (HP-SSST) vonatkozó dömpingellenes vámokat kivető intézkedések – Az Európai Unióból származó nagy teljesítményű, rozsdamentes acél varrat nélküli csövekre (HP-SSST) vonatkozó dömpingellenes vámokat kivető intézkedések*, WT/DS454/AB/R és Add.1/WT/DS460/AB/R és Add.1, elfogadva 2015. október 28-án, DSR 2015:IX, 4573. o., 5.159–5.160.

([19]) A vizsgálóbizottság jelentése: *A Tunéziából származó iskolai füzetekre vonatkozó végleges dömpingellenes intézkedések*, WT/DS578/R és Add.1 (a WTO-tagoknak megküldve 2021. július 27-én), 2021. július 28., 7.218–7.220.

(149) A Bizottság megjegyezte, hogy a két WTO-jelentés a vizsgálat során végzett árelemzésre hivatkozik, nem pedig egy panaszigényben vagy egy eljárás megindításáról szóló dokumentumban szereplő elemzésre, ahol a bizonyítási küszöb alacsonyabb. A Bizottság elegendőnek ítélte a vizsgálat megindítása előtt az eljárás megindításáról szóló dokumentumban közölt árelemzést. Részletesebb elemzésre a vizsgálat során, a mintába felvett kínai exportőrök és a mintába felvett uniós gyártók által benyújtott adatok alapján kerül sor. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(150) A kínai kormány és a CCCME azt állította továbbá, hogy az ár-összehasonlítás során a Bizottság nem vette figyelembe az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóinak behozatalát, és hogy az uniós gyártóknak a Kínában előállított akkumulátoros elektromos járművekkel kapcsolatos árstratégiáját valószínűleg befolyásolja az adott uniós gyártók átfogó üzleti stratégiája.

(151) Az ár-összehasonlításban a Bizottság csak a Tesla értékesítését nem vette figyelembe, mivel a (147) preambulumbekezdésben kifejtett módon a rendelkezésére álló információk alapján Tesla Kínában és Unióban gyártott akkumulátoros elektromos járművei nem voltak megkülönböztethetők. A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy a kínai kormány és a CCCME nem támasztotta alá az uniós gazdasági ágazat árképzési stratégiájával kapcsolatos állítását. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(152) A kínai kormány és a CCCME azt állította továbbá, hogy az ár-összehasonlításban a Bizottság nem vette figyelembe a márkatényezőt, ugyanakkor a felek nem fejtették ki, hogy a Bizottságnak miként kellene tekintettel lennie e tényezőre az ár-összehasonlítás során. A kínai kormány és a CCCME azt is állította, hogy az uniós gazdasági ágazat értékesítési árainak emelkedése az értékesítési volumen növekedésével együtt kérdéseket vet fel azzal kapcsolatban, hogy a márkás kínai akkumulátoros elektromos járművek milyen mértékben versenyeznek az uniós gazdasági ágazattal, és hogy a kínai akkumulátoros elektromos járművek behozatala állítólagosan alacsonyabb árai önmagukban nem jeleznek árlenyomást vagy áreróziót. A kínai kormány és a CCCME állítása szerint a vizsgálóbizottság a *Marokkó – Az iskolai füzetekre vonatkozó végleges dömpingellenes intézkedések (Tunézia)* ügyben ([20]) megjegyezte, hogy az árhatások vizsgálatához a vizsgálatot végző hatóságnak figyelembe kell vennie a három árhatás közötti különbségeket, mivel a jelentős áralákínálás figyelembevétele szempontjából releváns elemek nem azonosak a jelentős árerózió és árlenyomás figyelembevétele szempontjából releváns elemekkel. A kínai kormány és a CCCME megjegyezte továbbá, hogy az áreróziról és árlenyomásról nem készült független elemzés, és hogy az árerózióra vonatkozó állítás megalapozatlan, mivel az uniós gazdasági ágazat árai a figyelembe vett időszak alatt emelkedtek. A 24. vállalat szerint a Bizottság az eljárás megindításáról szóló dokumentumban közölt árelemzésében az előzőek mellett nem vette figyelembe i. a piaci szegmenseket, valamint ii. a gépjárműipar versenydinamikáját befolyásoló egyéb tényezőket (a fél ezeket nem határozta meg közelebbről).

(153) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az eljárás megindításáról szóló dokumentumban elegendő információt szolgáltatott az árakról, amelyek a vizsgálat megindítása előtt észszerűen a Bizottság rendelkezésére álló információkon alapulnak. A vizsgálat során a Bizottság a mintában szereplő kínai exportáló gyártók és a mintában szereplő uniós gyártók által benyújtott információk alapján mélyrehatóan elemezni fogja az árakat.

(154) Az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatának állítólagos sérülékenységére vonatkozó értékelést illetően a kínai kormány és a CCCME a következőket állította: i. az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság szelektíven összpontosított az uniós gazdasági ágazat konkrét gazdasági mutatóira, például a termelési volumenre, az értékesítési volumenre, a piaci részesedésre, az értékesítési árakra és a foglalkoztatásra, miközben figyelmen kívül hagyta az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazata helyzetének és kilátásainak értékelése szempontjából kulcsfontosságú egyéb mutatókat, például a termelési kapacitást, a kapacitáskihasználást, a termelési költségeket, amelyek az értékesítési árakat, a jövedelmezőséget és a beruházások megtérülését befolyásoló tényezők, ii. a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló dokumentumban használt mutatók alapján az uniós gazdasági ágazat állapota jó volt: a figyelembe vett időszakban az uniós gazdasági ágazat többségi piaci részesedéssel bírt, amelynek a hat hónapos időszak alatt megfigyelt elhanyagolható csökkenése nem jelzi megbízhatóan a sérülékenységet, miután az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói sikeresen értékesítették teljes és egyre bővülő termelésüket, és ezzel párhuzamosan a bővülő piacon jelentősen növelték eladásaikat, iii. az uniós gazdasági ágazat eladásai 2020–2022 között az uniós felhasználás növekedési üteménél gyorsabb ütemben nőttek, iv. az uniós gazdasági ágazat értékesítési árai 30 %-kal emelkedtek, jelezve, hogy az uniós gyártók a kínai akkumulátoros elektromos járművek behozatala ellenére képesek voltak megtartani piaci részesedésüket és az árakat is emelni tudták, v. a növekvő foglalkoztatás azt mutatja, hogy az uniós gazdasági ágazat optimista a jövőbeli kilátásait illetően, vi. az uniós gazdasági ágazat exportja nőtt. A 24. vállalat azzal érvelt továbbá, hogy az uniós gazdasági ágazat nem sérülékeny, sőt növekszik, mivel az értékesítési volumenre, a termelésre és az exportra vonatkozó adatok pozitív tendenciát mutatnak, míg a piaci részesedésre vonatkozó adatok ugyan nem jeleznek egyértelmű tendenciát, a piac azonban 2021 óta javult.

([20]) Vizsgálóbizottsági jelentés, *Marokkó – Az iskolai füzetekre vonatkozó végleges dömpingellenes intézkedések (Tunézia)*, 7.195–7.196.

(155) Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság a nyilvánosan hozzáférhető információkat ismertette arra tekintettel, hogy a vizsgálat hivatalból indult. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az eljárás megindításáról szóló dokumentumban elegendő információt szolgáltatott az uniós gazdasági ágazat sérülékenységéről. A Bizottság kifejtette különösen, hogy az uniós gazdasági ágazat helyzete nem utal a Kínából érkező behozatal által okozott jelentős kár fennállására. A kínai exportőrök azonban igen rövid idő alatt jelentősen növelték uniós piaci penetrációjukat, ráadásul az uniós gazdasági ágazat áraihoz képest jelentősen alacsonyabb árakon, ezáltal leszorították az árakat vagy megakadályozták azokat az áremelkedéseket, amelyek egyébként bekövetkeztek volna, ebből adódóan pedig jelentős nyomást gyakoroltak az uniós gazdasági ágazat értékesítésére, piaci részesedésére és a haszonkulcsára. Ez különösen azzal összefüggésben fontos, hogy az uniós gazdasági ágazatnak növelnie kell értékesítési volumenét az akkumulátoros elektromos járművek piacán, hogy fedezhesse az ahhoz szükséges jelentős beruházásokat, hogy versenyképes maradjon a teljes villamosítás során. A Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek alacsony árú behozatalának megugrása és jelentős térnyerése a növekvő piacon az uniós gazdasági ágazatnak súlyos – akár gyorsan fenntarthatatlanná váló – veszteséget okozna.

(156) A károkozás veszélyét illetően a kínai kormány és a CCCME azt állította, hogy a Bizottság nem nyújtott be bizonyítékot és magyarázatot az alaprendelet 8. cikke (8) bekezdésének bevezető fordulatában foglalt jogi követelményre vonatkozóan (amely szerint a körülmények olyan megváltozásának, amely egy támogatás általi károkozás bekövetkeztéhez vezethetnek, egyértelműeknek és azonnal felismerhetőeknek kell lenniük), és a jövőre vonatkozóan sem végzett elemzést.

(157) Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság elegendő bizonyítékot szolgáltatott arra vonatkozóan, hogy a támogatott behozatal alakulása a károkozás közvetlen veszélyével járna a már egyébként is sérülékeny uniós gazdasági ágazat számára. A Bizottság bizonyítékot szolgáltatott különösen arra vonatkozóan, hogy a kínai akkumulátoros elektromos járművek nagy volumene, jelentős piaci részesedése és igen alacsony árszintje együttesen veszélybe sodorhatja az akkumulátoros elektromos járművek uniós gazdasági ágazatának fennmaradását. A villamosításra, a méretre és az árakra vonatkozó egyértelmű ütemterv fényében a kínai akkumulátoros elektromos járművek exportáló gyártói nagyon vonzónak tartják az uniós piacot. Ezenkívül a jövőre vonatkozó elemzést illetően a Bizottság megjegyezte, hogy a károkozás veszélyének elemzése a jellegénél fogva előretekintő, és hogy az eljárás megindításáról szóló dokumentum 6. szakaszában szereplő elemvizsgálat előretekintő elemzésnek minősül. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(158) A kínai kormány és a CCCME azt állította, hogy a kínai behozatal növekedési ütemének az eljárás megindításáról szóló dokumentumban történő értékeléséhez a Bizottság csak a kínai márkák piaci részesedését vette figyelembe, pedig a Kínából érkező teljes behozatalt figyelembe kellett volna vennie.

(159) A Bizottság nem ért egyet ezzel az állítással. Az eljárás megindításáról szóló dokumentum kárral foglalkozó szakaszában a Bizottság kiszámította a Kínából érkező összes behozatal piaci részesedését. A károkozás veszélyéről szóló szakaszban a Bizottság kiegészítette a kárral foglalkozó szakaszban a piaci részesedésre vonatkozóan meghatározott információkat, és kifejtette, hogy az akkumulátoros elektromos járművek Kínából érkező behozatala három kategóriára bontható, például európai márkákra, amerikai márkákra és kínai márkákra, és megadta a kínai márkák piaci részesedését is. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(160) A 24. vállalat azt állította, hogy a Bizottság az eljárás megindításáról szóló dokumentumban nem fejtette ki megfelelően az uniós piacra érkező támogatott behozatal jelentős mértékű növekedésének kiszámításához használt módszertant. A 24. vállalat különösen azzal érvelt, hogy a Bizottság nagymértékben támaszkodott kínai akkumulátoros elektromos járművek GTA-adatbázisból származó exportadataira, és nem ismertette a GTA-adatbázis alapjául szolgáló módszertant a GTA-ból és más forrásokból, például az Eurostat és az S&P Global Mobility adatbázisából származó adatok közötti jelentős eltérésekre tekintettel.

(161) A Bizottság nem értett egyet a 24. vállalat azon megalapozatlan következtetésével, amely szerint az uniós piacra érkező támogatott behozatal növekedési ütemének értékelése során nagymértékben támaszkodott volna a GTA adataira. Ezenkívül nem világos, hogy a Bizottságnak milyen módszertant kellett volna ismertetnie a GTA-val kapcsolatban. A Bizottság a vizsgálat megindítása előtt rendelkezésére álló három forrást használt fel a kínai akkumulátoros elektromos járművek Unióba irányuló behozatala és onnan való kivitele növekedésének értékeléséhez: az Eurostat, az S&P Global Mobility és a GTA adatbázisát. A Bizottság az értékelése során nem rendelt meghatározott súlyt az egyes adatbázisokhoz. Amint azt maga a 24. vállalat is kiemelte, a GTA közli az uniós piacra irányuló kínai export adatait. Az Eurostat közli a Kínából az uniós piacra érkező behozatal adatait. A kivitel volumene eltérhet a behozatal volumenétől, különösen azokban az esetekben, amikor az adatokat különböző vámhatóságok szolgáltatják. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(162) A kínai kormány azt állította, hogy a Bizottság a jelek szerint több adatforrás alapján szándékosan túlbecsülve számította ki a kínai márkák piaci részesedését annak érdekében, hogy hamis benyomást keltsen a kínai márkák Unióba érkező behozatalának jelentős mértékű növekedéséről, mivel a Bizottság által kiszámított piaci részesedés magasabb volt az ACEA által közölt piaci részesedésnél.

(163) A Bizottság nem értett egyet ezzel az állítással. A Bizottságnak nem áll módjában észrevételeket tenni az ACEA által közölt piaci részesedési adatokkal, valamint azok forrásaival és módszertanával kapcsolatban, mivel nem fért hozzá az ACEA által e tekintetben felhasznált részletes adatokhoz. Mindazonáltal az ACEA által közölt piaci részesedés és a Bizottság által a kínai márkák tekintetében kiszámított piaci részesedés összehasonlítása alapján úgy tűnik, hogy az ACEA a számításban nem vette figyelembe a kínai Geely csoporttól érkező behozatalt, különösen a Polestar értékesítését.

(164) A kínai kormány és a CCCME azt állította, hogy a Bizottság értékelése nem objektív, mivel az uniós gazdasági ágazat saját importja sem a kínai behozatal jövőbeli növekedési ütemének értékelésében, sem pedig az uniós értékesítési volumen értékelésében nem szerepelt.

(165) A kínai behozatal jövőbeli növekedésének értékelése során a Bizottság nem hagyta figyelmen kívül az uniós gazdasági ágazat által végzett behozatalt. Ezenkívül a kárelemzésben az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumenében csak az Unióban gyártott akkumulátoros elektromos járművek volumenét kell szerepeltetni, a Kínából importált akkumulátoros elektromos járművek volumene valójában az uniós gazdasági ágazat uniós piacon történő viszonteladása, mivel az ilyen típusú értékesítések esetében az uniós gazdasági ágazat kereskedőként, nem pedig gyártóként jár el az uniós piacon. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(166) A kínai kormány és a 24. vállalat azt állította, hogy a Bizottság nem végzett objektív vizsgálatot, mivel a kínai akkumulátoros elektromos járművek behozatalának értékelése nem szegmensalapon történt, mint az árhatás elemzésénél.

(167) Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság nem végzett szegmensenkénti árhatáselemzést. A Bizottság egyszerűen a különböző – terméktípusként értelmezett – szegmensekben összehasonlította az uniós gazdasági ágazat akkumulátoros elektromos járműveinek árait a kínai akkumulátoros elektromos járművekével annak érdekében, hogy az uniós gazdasági ágazat által értékesített akkumulátoros elektromos járművek számos típusára tekintettel értelmessé tegye az ár-összehasonlítást. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(168) A kínai márkáknak az eljárás megindításáról szóló dokumentumban az S&P Global Mobility alapján közölt piaci részesedését illetően a kínai kormány arra kérte a Bizottságot, hogy i. erősítse meg a piaci részesedésekre vonatkozóan megadott tartományok helytállóságát, valamint ii. pontosítsa, hogy miért tartományokat adott meg, amikor az eljárás megindításáról szóló dokumentum szerint rendelkezésére állnak a pontos adatok, és 2021-re vonatkozóan közölte a kínai márkák pontos piaci részesedését (3 %).

(169) A Bizottság a kínai márkák piaci részesedését azért tartományokban adta meg, mert az S&P Global Mobility két adatmodulját használta, amelyeknél az eljárás megindításáról szóló dokumentumban egyértelműen kifejtett módon az adatgyűjtés alapja eltért. A Bizottság által megadott tartományok a piaci részesedések e két modul alapján történt számításával kapott eredményét mutatták. A 2021. évre vonatkozóan a Bizottság azért nem tartományt adott meg, mert a piaci részesedés kiszámításának eredménye a két adatmodul esetében azonos volt.

(170) A kínai kormány és a CCCME továbbá azt állította, hogy a Bizottságnak a kínai kapacitásfeleslegre vonatkozó állításai pontatlanok, és az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártási kapacitásának jelentős része az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártásának tulajdonítható. A 24. vállalat azt állította, hogy a kínai szabad kapacitásra vonatkozó bizottsági elemzés nem elég részletes, mivel nem veszi figyelembe a piac különböző szegmenseit, valamint a kínai és harmadik országbeli szakpolitikai fejleményeket, amelyek a jövőben minden szegmensben növelni fogják az akkumulátoros elektromos járművek iránti keresletet. A kínai kormány és a CCCME továbbá azzal érvelt, hogy a Bizottság nem értékelte a kínai belföldi kereslet várható növekedését annak ellenére, hogy Kína a világ legnagyobb piaca az akkumulátoros elektromos járművek tekintetében, valamint, hogy e járművek kínai gyártásának többsége a kínai belföldi piacra irányul, emellett más piacok felvevőképességét is kielégíti. A 24. vállalat azzal érvelt, hogy a Bizottság nem megfelelően értékelte az akkumulátoros elektromos járművek harmadik országbeli piacainak alakulását és tendenciáit.

(171) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az eljárás megindításáról szóló dokumentumban elegendő információt szolgáltatott a kínai kapacitásról és szabad kapacitásról. A Bizottság kifejtette különösen, hogy több forrás szerint a szabad kapacitás Kínában 50 % körül van, és a jövőben várhatóan növekedni fog, mivel jelenleg is több gyár épül. Noha Kína valóban az akkumulátoros elektromos járművek legnagyobb piaca, egyben exportorientált is. Az akkumulátoros elektromos járművek számos kínai gyártója fejezte ki nyilvánosan érdeklődését az Unióba irányuló export iránt, és az eljárás megindításáról szóló dokumentumban kifejtettek szerint kifejezetten az uniós piac számára építenek modelleket. Ezenkívül az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság kifejtette, hogy Kína és az Unió után az akkumulátoros elektromos járművek harmadik legnagyobb piaca az Egyesült Államok, amely 27,5 %-os teljes behozatali vám (2,5 % + az 1974. évi kereskedelmi törvény ([21]) 301. szakasza szerinti 25 %-os tarifa ([22])) révén gyakorlatilag elzárkózott a kínai exportáló gyártók elől. Más kisebb piacok, például Törökország és India szintén magas behozatali vámokat vetettek ki a Kínából érkező akkumulátoros elektromos járművek behozatalára. A vizsgálat során a Bizottság részletesen értékelni fogja a kínai szabad kapacitás más piacainak felvevőképességét.

(172) A CCCME azt állította, hogy a Bizottság nem értékelte, hogy az akkumulátoros elektromos járművek kínai behozatala és az uniós akkumulátoros elektromos járművek versenyviszonyban állnak és helyettesíthetők-e egymással, aminek következtében az előbbiek károkozás veszélyével fenyegethetik az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatát. A CCCME ennek kapcsán a Fellebbezési Testületnek a *Kína – HP-SSST (Japán és EU)* ügyben ([23]) készült jelentésére hivatkozott.

(173) A Bizottság megjegyezte, hogy az említett jelentés arra az értékelésre hivatkozik, amelyet a Bizottságnak a vizsgálat során, nem pedig a panaszigény vagy az eljárás megindításáról szóló dokumentum keretében kell elvégeznie, ahol a vizsgálathoz képest alacsonyabb bizonyítási küszöb érvényes. Ezenkívül az eljárás megindításáról szóló dokumentumban (5.4.2. szakasz) a Bizottság terméktípusként értelmezett szegmensek szerinti ár-összehasonlítást közölt a kínai és az uniós akkumulátoros elektromos járművekről; az 5.4.4. szakaszban a Bizottság ismertette az akkumulátoros elektromos járművek előállítási költségének a kínai exportáló gyártók és az uniós gyártók esetében is azonos összetevőit; a Bizottság az 5.5. szakaszban arra a következtetésre jutott, hogy az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártói igen rövid idő alatt jelentősen növelték uniós piaci penetrációjukat és ezt az uniós gazdasági ágazat áraihoz képest jelentősen alacsonyabb árakon tették; majd a 6.2. és 6.3. szakaszban a Bizottság kifejtette, hogy az uniós piac miért vonzó a kínai gyártók számára, különösen a 6.3. szakaszban ismertetett egyes kínai exportáló gyártók számára. Ezen túlmenően az ok-okozati összefüggésről szóló 7.1. szakaszban a Bizottság kifejtette, hogy az uniós piacon nagy volumenben, az uniós gazdasági ágazat árainál jelentősen alacsonyabb árakon megjelenő kínai gépkocsik miatt az uniós gazdasági ágazat nem képes kiépíteni az akkumulátoros elektromos járművek megfelelő ágazatát az uniós piacon. Ezért az eljárás megindításának szakaszában elegendő bizonyíték állt rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a kínai és az uniós akkumulátoros elektromos járművek közvetlen versenyben állnak és helyettesíthetők egymással. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(174) A 24. vállalat azt állította, hogy nincs arra utaló bizonyíték, hogy az állítólagosan támogatott akkumulátoros elektromos járművek Kínából érkező behozatala jelentős kárral fenyegetné az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatát, figyelembe véve i. azt, hogy az uniós ágazat növekszik, és a 24. vállalat szerint nincs sérülékeny helyzetben, ii. az akkumulátoros elektromos járművek uniós piacának várható növekedését, valamint iii. az egyéb harmadik országokból érkező behozatal alakulását. A 24. vállalat azt is állította, hogy a Bizottság nem vette figyelembe a személygépkocsik piacának szegmentációját, pedig ez az elem releváns, mivel megmagyarázza, hogy az egyik piaci szegmenshez tartozó kínai akkumulátoros elektromos járművek alacsony ára nem fenyegetheti a károkozás veszélyével az eltérő piaci szegmensekben működő uniós gazdasági ágazatot. A 24. vállalat továbbá azt állította, hogy még ha fenyeget is az uniós gazdasági ágazatot érő kár veszélye, e fenyegetés a következőkre tekintettel nem tulajdonítható az akkumulátoros elektromos járművek Kínából érkező behozatalának: i. az uniós gazdasági ágazat jelentős területei a belső égésű motorral felszerelt személygépkocsikra összpontosítanak, ahol versenyelőnyt élveznek, és csak nemrégiben kezdtek beruházni az akkumulátoros elektromos járművek piacába, ii. az elektromos akkumulátorok globális ellátási láncába történő beruházások szintje alacsony, valamint iii. az akkumulátorgyártáshoz szükséges megfizethető nyersanyagok terén hiány tapasztalható, amelyet a magas energiaárak mellett külső sokkhatások – különösen az Ukrajna elleni orosz agresszió – is súlyosbítanak.

(175) A kínai kormány azt állította, hogy a Bizottság nem értékelte megfelelően i. a harmadik országokból érkező behozatalt, ii. az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóinak Kínából érkező saját importját – ezt a CCCME is felvetette –, valamint iii. a felhasználás szerkezetében bekövetkezett változásokat.

([21]) https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11346#:%7E:text=Section%20301%20divides%20such%20actions,burdens%20or%20restricts%E2%80%9D%20U.S.%20commerce

([22]) https://www.piie.com/blogs/trade-and-investment-policy-watch/more-soybeans-trumps-section-301-tariffs-and-chinas

([23]) A Fellebbezési Testület jelentése: *Kína – HP-SSST (Japán és EU)*, 5.262. pont.

(176) A CCCME azt állította, hogy a Bizottság olyan egyéb ismert tényezőket sem vett megfelelően figyelembe, amelyek a jövőben veszélyeztethetik az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóit, többek között i. azt, hogy az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói az akkumulátorok és más összetevők tekintetében harmadik országoktól függenek, ami általában is befolyásolja versenyképességüket, különösen pedig az ellátási lánc zavarai esetén, amelyek például a Covid19-világjárvány és az orosz-ukrán háború idején fordultak elő, ii. az Unióban tapasztalható inflációs nyomást és magas energiaárakat, iii. a bioüzemanyagok előmozdítására irányuló uniós politikát, iv. a belső égésű motorral felszerelt autók és akkumulátoros elektromos járművek közötti versenyt, v. azt, hogy az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói között több induló innovatív vállalkozás is van, amelyek gyártási léptéke korlátozott, valamint vi. az akkumulátoros elektromos járműveket is gyártó hagyományos uniós gépjárműipari márkák árképzési politikáját és a gyártók EU-n belüli versenyét.

(177) Az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazata valóban nőtt az uniós piaccal összhangban, amely fokozatosan áll át a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre. Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban azonban a Bizottság kifejtette, hogy a rendelkezésre álló információk szerint az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazata ebben az üzletágban a megtérülési küszöböt közelítve arra számít, hogy 2025-ben nyereséges lesz. Az ágazat alacsony teljesítménye főként a magas akkumulátorköltségeknek és a költséges K+F-erőfeszítéseknek tudható be, amelyekhez továbbra is viszonylag alacsony volumen társul. Az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatának folyamatos beruházásokra van szüksége különösen az akkumulátorgyárak terén, valamint az új modellek versenyképessége érdekében a kutatás és fejlesztés terén is. A helyzet egyelőre fenntartható, mivel az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóinak többsége számára a belső égésű motorral felszerelt járművek értékesítéséből származó magasabb árrés kompenzációs lehetőséget biztosít, ez azonban fokozatosan csökkenne az uniós piac teljes villamosításával. Más szóval az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatának jövőbeli jövedelmezősége nagymértékben függ majd attól, hogy biztosítható-e az akkumulátoros elektromos járművek nagy volumenű termelése és értékesítése. Továbbá, amint azt az eljárás megindításáról szóló dokumentum kifejti, az uniós gazdasági ágazatnak továbbra is nagy volumenben kell növelnie az akkumulátoros elektromos járművek uniós piaci értékesítését. Az uniós piacon nagy volumenben, az uniós gazdasági ágazat árainál jelentősen alacsonyabb árakon megjelenő kínai akkumulátoros elektromos járművek miatt az uniós gazdasági ágazat nem képes kiépíteni az akkumulátoros elektromos járművek megfelelő ágazatát az uniós piacon.

(178) Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban közölt adatok azokon a nyilvánosan elérhető információkon alapulnak, amelyek a vizsgálat megindítása előtt a Bizottság rendelkezésére álltak. A vizsgálat megindítása előtt a Bizottság nem rendelkezett olyan információkkal, amelyek arra utaltak volna, hogy szegmenselemzésre lenne szükség. A Bizottság a vizsgálat során a kérdés további értékelése nyomán arra a következtetésre jutott, hogy az (1041) – (1049) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a jelen ügyben nem indokolt és nem is helyénvaló szegmenselemzést végezni.

(179) Ezenkívül a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló dokumentumban nem volt feladata, hogy kimerítően felsorolja azokat a tényezőket, amelyek az uniós gazdasági ágazatot a károkozás veszélyével fenyegethetik, mivel a kiegyenlítő intézkedések bevezetését megelőző vizsgálathoz képest az eljárás megindításáról szóló dokumentumban lényegesen alacsonyabb bizonyítási küszöb érvényes. Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság értékelte a harmadik országokból érkező behozatal alakulását és az uniós gazdasági ágazat teljesítményét befolyásoló egyéb tényezőket, például a félvezetők hiányát, az elegendő nyersanyag beszerzésének nehézségeit és a töltőinfrastruktúrát. A vizsgálat során a Bizottság a 6.2. szakaszban ismertetett módon részletesen értékeli ezeket a tényezőket. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(180) Az uniós érdeket illetően – annak elismerése mellett, hogy a Bizottság a vizsgálat megindításához rendszerint nem veszi figyelembe az uniós érdeket – a kínai kormány azt állította, hogy a mostani vizsgálatban annak értékelése releváns és helyénvaló lett volna, mivel a hivatalból megindított a vizsgálat a jelek szerint nem élvezi az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóinak támogatását. A kínai kormány úgy ítélte meg, hogy a mostani vizsgálat megindítása az EU szempontjából logikátlan, és hogy az intézkedések bevezetése ellentétes lenne az uniós érdekkel, mivel: i. a vizsgálat nem járna előnyökkel az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazata számára, és az intézkedések bevezetése problémákat okozna az Unióban e járművek megfizethetősége és rendelkezésre állása tekintetében, valamint ii. a vizsgálat összeegyeztethetetlen az EU éghajlat-politikai és zöld energiával kapcsolatos céljaival.

(181) Nincs olyan jogszabályi követelmény, amely szerint hivatalból indított vizsgálat esetén az uniós érdek értékelését akár a panaszigényben, akár az eljárást megindító dokumentumban szerepeltetni kellene. A Bizottság továbbá határozottan nem értett egyet a kínai kormány (180) preambulumbekezdésben foglalt állításaival. A Bizottság a vizsgálat során részletesen foglalkozott az uniós érdek szempontjaival, és megállapításait az „Uniós érdek” című szakaszban ismertette.

(182) Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban foglalt bizonyítékok képezték azokat az információkat, amelyek a vizsgálat megindítása előtt észszerűen a Bizottság rendelkezésére álltak. Mivel a vizsgálat hivatalból indult, a Bizottság nem fért hozzá ugyanazokhoz az információkhoz, mint a panasz alapján indított vizsgálat esetében. Bizonyos információk, többek között az előállítási költségekre és ebből adódóan a jövedelmezőségre vonatkozó pontos adatok nyilvánosan nem elérhetők. Mindazonáltal az eljárás megindításáról szóló dokumentum elegendő bizonyítékot tartalmazott arra vonatkozóan, hogy az uniós gazdasági ágazatot károkozás veszélye fenyegeti, továbbá a támogatott behozatal miatt ok-okozati összefüggés áll fenn a károkozás veszélye az akkumulátoros elektromos járművek kínai behozatala között. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy az alaprendelettel és az SCM-megállapodással összhangban elegendő bizonyítékkal rendelkezik a támogatott behozatal miatti károkozás veszélyére vonatkozóan.

1.6. Egyedi vizsgálat

(183) A Tesla (Shanghai) Co., Ltd kínai exportáló gyártó az alaprendelet 27. cikkének (3) bekezdése alapján egyedi vizsgálat iránti kérelmet nyújtott be. Ezt követően kitöltött kérdőívet is benyújtott. A Bizottság a kérelmet az eljárás e szakaszában mérlegeli.

2. A VIZSGÁLT TERMÉK, AZ ÉRINTETT TERMÉK ÉS A HASONLÓ TERMÉK

2.1. Vizsgált termék

(184) A vizsgált termék a 168/2013/EU rendelet ([24]) szerinti L6 és L7 kategóriájú járművek kivételével a jelenleg az ex 8703 80 10 KN-kód (TARIC-kód: 8703 80 10 10) alá tartozó, elsősorban a vezetővel együtt legfeljebb kilenc személy szállítására tervezett, új, akkumulátoros elektromos gépjárművek köre, amelyeket (a hajtott kerekek számától függetlenül) kizárólag egy vagy több villanymotor hajt meg, belső égésű hatótávnövelővel (kisegítő fedélzeti energiaellátó egységgel) vagy anélkül (a továbbiakban: vizsgált termék). Ez a vizsgálat nem terjed ki a motorkerékpárokra.

(185) Az eljárás megindításáról szóló értesítésben a vizsgált termék fogalommeghatározása nem említette kifejezetten a hatótávnövelőt. A Bizottság ugyanakkor fontosnak ítélte annak pontosítását, hogy az akkumulátoros elektromos járművek egyik típusát alkotják azok a járművek, amelyek hatótávnövelővel (kisegítő fedélzeti energiaellátó egységgel) rendelkeznek, amely egy kis belső égésű motorból és egy elektromos generátorból áll, amelynek feladata a jármű meghajtása során az akkumulátor feltöltése. Az ilyen típusú akkumulátoros elektromos járművek ugyanazokkal a fizikai jellemzőkkel és felhasználási módokkal rendelkeznek, és versengenek az akkumulátoros elektromos járművek más olyan típusaival, amelyekben nincs hatótávnövelő. A vizsgált időszakban az ilyen típusú akkumulátoros elektromos járműveket Kínából importálták, az Unióban pedig kis mennyiségben gyártották. Ennélfogva a Bizottság elemzése az eljárás megindításától kezdve figyelembe vette az ilyen típusú akkumulátoros elektromos járművekre vonatkozó adatokat.

2.2. Az érintett termék

(186) Az érintett termék a Kínából származó vizsgált termék (a továbbiakban: az érintett termék).

2.3. A hasonló termék

(187) A vizsgálat rámutatott arra, hogy a következő termékek azonos alapvető fizikai és műszaki tulajdonságokkal rendelkeznek, és alapvető felhasználási területeik is megegyeznek:

az Unióba exportált érintett termék,

a) a Kínában gyártott és Kína belföldi piacán értékesített vizsgált termék; valamint

b) az Unióban az uniós gazdasági ágazat által gyártott és értékesített vizsgált termék.

(188) Ezért a Bizottság megállapította, hogy e vizsgálat alkalmazásában ezek a termékek az alaprendelet 2. cikkének c) pontja értelmében hasonló termékek.

([24]) Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).

2.4. **A termékkörre vonatkozó észrevételek**

(189) A termékkörrel kapcsolatban a Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. (a továbbiakban: XEV) és a Green World Mobility nyújtott be észrevételeket.

(190) Az XEV az „XEV” márkanév alatt forgalmazott és az Unióba exportált négykerekű motorkerékpárok kínai exportáló gyártója. Fő modellje az XEV YOYO.

(191) Az XEV azt állította, hogy az XEV YOYO a 168/2013/EU rendelet ([25]) I. mellékletében meghatározott járműkategóriák szerinti L7 kategóriájú, teljesen elektromos négykerekű motorkerékpár. Ennélfogva az XEV szerint különbözik az utasok és poggyász szállítására szolgáló gépjárművektől, amelyeket a 2018/858 rendelet ([26]) 4. cikkében meghatározott járműkategóriák szerinti M kategóriába tartoznak. Ezenkívül az XEV azt állította, hogy az L7 kategóriájú négykerekű motorkerékpárok fizikai és műszaki eltérésekből adódóan nem mutatnak hasonlóságot a vizsgálat tárgyát képező akkumulátoros elektromos járművekkel. Ezen eltérések körében az XEV kimutatta, hogy az XEV YOYO elektromos teljesítménye, akkumulátorkapacitása, legnagyobb hatótávolsága, terheletlen üzemkész tömege és legnagyobb sebessége alacsonyabb, mint az M kategóriába tartozó egyes kis akkumulátoros elektromos járműveké, emellett forgalomba helyezési követelményei és rendszámtáblaméretei is mások. Az XEV emellett különbségeket mutatott ki a felhasználási módok és a fogyasztói megítélés tekintetében is.

(192) Az XEV ezért annak megerősítésére kérte a Bizottságot, hogy a négykerekű motorkerékpárok, amilyen az XEV YOYO is, a mostani vizsgálat alkalmazásában nem minősülnek akkumulátoros elektromos járműnek, ennélfogva pedig nem tartoznak a vizsgált termék fogalommeghatározása alá.

(193) A Bizottság elemzése megerősítette, hogy a négykerekű motorkerékpárok (L6 és L7 kategória) valóban nem rendelkeznek ugyanazokkal a fizikai és műszaki jellemzőkkel, mint a vizsgálat tárgyát képező, akkumulátoros elektromos járművek. Így különösen a fizikai és műszaki jellemzők körében a négykerekű motorkerékpárok esetében meghatározók a legnagyobb sebességre, a tömegre, a motorteljesítményre és az ülésekre vonatkozó határértékek, amelyek a vizsgálat hatálya alá tartozó, akkumulátoros elektromos járművekre nem vonatkoznak. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a négykerekű motorkerékpárok nem tartoznak a vizsgált termékkörbe, ennélfogva nem képezik a vizsgálat tárgyát. Következésképpen megállapítást nyert, hogy a mostani vizsgálat nem érinti a négykerekű motorkerékpárok, köztük az XEV Unióba irányuló kivitelét.

(194) A Green World Mobility Kínából importál elektromos segédmotoros kerékpárokat és fogyatékossággal élő személyek számára tervezett egyes elektromos járműveket. A Green World Mobility előadta, hogy ezek a járművek különböznek a vizsgált terméktől. A segédmotoros kerékpárok ugyan a 168/2013/EU rendelet szerinti L6 kategóriába tartoznak, míg a Green World Mobility által importált, fogyatékossággal élő személyek számára tervezett elektromos járműveket előzőleg a 8713 90 00 KN-kód alá sorolták be. A holland vámhatóságok azonban később átsorolták őket a 8703 80 10 KN-kód alá. Az ilyen járművek legfeljebb két személyt szállíthatnak, és közúton legfeljebb 45 km/h sebességgel közlekedhetnek. Végül a Green World Mobility megerősítette, hogy járművei a 168/2013/EU rendelet szerinti L kategóriában is szerepelnek.

(195) A Bizottság elemzése megerősítette, hogy a Green World Mobility által importált segédmotoros kerékpárok és fogyatékossággal élő személyek számára tervezett elektromos járművek nem ugyanazokkal a fizikai és műszaki jellemzőkkel rendelkeznek, mint a vizsgálat hatálya alá tartozó, akkumulátoros elektromos járművek. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy e termékek nem tartoznak a vizsgált termékkörbe, ennélfogva nem képezik a vizsgálat tárgyát.

([25]) Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).

([26]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

3. TÁMOGATÁS

3.1. Bevezetés: a kormányzati tervek, projektek és egyéb dokumentumok bemutatása

(196) Mielőtt a Bizottság a támogatások vagy támogatási programok vizsgálatával megkezdte volna a vélelmezett támogatás elemzését, feltérképezte azokat a kormányzati terveket, projekteket és egyéb dokumentumokat, amelyek a vizsgált támogatási programok elemzése szempontjából lényegesek.

(197) Előzetes megjegyzésként a Bizottság rámutatott arra, hogy Kína általános gazdasági helyzetét az állam különösen erős szerepe jellemzi, az állami hatóságokat pedig a Kínai Kommunista Párt (a továbbiakban: KKP), az ország hatalmon lévő politikai egysége irányítja. Ennek eredményeként a kínai vállalkozások olyan sajátos környezetben működnek, amely – ellentétben a nyugati gazdaságokkal, ahol a piaci erők a domináns szervezési elvet képviselik – számos olyan mechanizmussal rendelkeznek, amelyek bármely szempontból jelentős mértékű ellenőrzést biztosítanak a kínai kormány számára az országban folytatott gazdasági tevékenység felett. A szigorú ellenőrzés megakadályozza a gazdasági szereplőket abban, hogy a nyereség maximalizálására törekvő észszerű piaci szereplőként járjanak el – valójában arra kényszeríti őket, hogy a kormány egyik ágaként járjanak el politikáinak és terveinek végrehajtásában.

(198) A kínai kormány szakpolitikai döntéseinek a gazdasági szereplők mindennapi üzleti magatartásába való átültetése szempontjából az alábbi jellemzők a legjelentősebbek: *i.* a szocialista piacgazdaság doktrínája, *ii.* a KKP vezető szerepe, *iii.* ipartervezési rendszer, valamint *iv.* pénzügyi rendszer.

(199) A kínai Alkotmányban ([27]) megtestesülő szocialista piacgazdasági doktrína a gazdaság szerves és mindenre kiterjedő ellenőrzését biztosítja az állam számára, amely túlmutat azokon a hagyományos normákon, amelyek szerint a piaci szereplők szabadon működhetnek. Az Alkotmány 6. cikke szerint különösen: „*A Kínai Népköztársaság szocialista gazdasági rendszerének alapja a termelőeszközök szocialista állami tulajdona* […]. *A szocializmus elsődleges szakaszában az állam fenntartja azt az alapvető gazdasági rendszert, amelyben az állami tulajdon meghatározó, és a különböző tulajdoni formák egymás mellett fejlődnek, és azt az elosztási rendszert tartja fenn, amelyben a munkavégzés szerinti elosztás domináns és változatos forgalmazási módok léteznek.*" Továbbá az Alkotmány 15. cikke szerint különösen: „*Az állam szocialista piacgazdaságot folytat. Az állam megerősíti a gazdasági jogszabályokat, javítja a makroszabályozást és az ellenőrzést. Az állam a törvény szerint tiltja, hogy bármely szervezet vagy személy megzavarja a társadalmi-gazdasági rendet.*" Továbbá az Alkotmány 11. cikke olyan intervenciós szerepet ruház az államra, amely túlmutat a nem állami szektorok jogainak és érdekeinek védelmén, mivel „*ösztönzi, támogatja és irányítja a gazdaság nem állami szektorainak fejlődését, és a törvénynek megfelelően felügyeletet és ellenőrzést gyakorol a gazdaság nem állami szektorai felett*".

(200) Ezek az alkotmányos alapelemek tükröződnek valamennyi vonatkozó jogszabályban ([28]), amelyek a szocialista piacgazdaságot a kínai gazdaság alapját képező fő elvként hangsúlyozzák. Ezen túlmenően az állam a KKP vezetése alatt széles körben alkalmaz különféle – ösztönző és korlátozó – eszközöket annak érdekében, hogy a gazdaságot a szocialista modernizáció, azaz a kínai kormány által meghatározott (többek között iparpolitikai) célkitűzések elérése felé terelje.

([27]) A Kínai Népköztársaság 1982. december 4-én elfogadott, módosított Alkotmánya; megtekinthető a következő internetcímen: http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm .

([28]) Lásd például a Kínai Népköztársaság polgári törvénykönyvének 1. és 206. cikkét, amelyek szerint: „*Ez a törvény […] a polgári jog hatálya alá tartozó személyek törvényes jogainak és érdekeinek védelme, a polgári jogi jogviszonyok szabályozása, a társadalmi és gazdasági rend fenntartása, a kínai jellemzőkkel bíró szocializmus kialakításához szükséges igények kielégítése, valamint az alapvető szocialista értékek továbbvitele céljából készült*", valamint „*az állam fenntartja és fejleszti a szocialista gazdaság alapvető rendszereit, mint például a tulajdoni rendet, amelyben a különböző tulajdoni formák párhuzamosan fejlődnek az állami tulajdonnal, az újraelosztási rendszert, amelyben többféle újraelosztási forma létezik együtt a munkaalapú újraelosztással, valamint a szocialista piacgazdaság rendszerét. Az állam megszilárdítja és fejleszti a gazdaság közszektorát, valamint ösztönzi, támogatja és irányítja a gazdaság nem állami szektorának fejlődését. Az állam szocialista piacgazdaságot valósít meg […]*"; megtekinthető a következő internetcímen: https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. Hasonlóképpen, a Kínai Népköztársaság társasági törvényének 1. cikke szerint: „*A Kínai Népköztársaság társasági törvényét […] a vállalatok szervezetének és tevékenységeinek egységesítése, a vállalatok, részvényesek és hitelezők törvényes jogainak és érdekeinek védelme, a társadalmi és gazdasági rend védelme, valamint a szocialista piacgazdaság fejlődésének előmozdítása érdekében fogadták el*"; megtekinthető a következő internetcímen: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml

(201) A KKP vezetése – bár formálisan rögzített az ország Alkotmányában ([29]), valamint a vonatkozó másodlagos jogszabályokban és magában a párt alapszabályában ([30]) – a gyakorlatban különböző formákat ölt: különösen, mivel Kínában nem létezik a hatalmi ágak szétválasztása, és a párt teljes körű ellenőrzést gyakorol az állami apparátus törvényhozó ([31]), végrehajtó ([32]) és igazságszolgáltatási ([33]) ága felett; ezenkívül a Párt felügyeli a gazdaság kulcsfontosságú területeit, beleértve a stratégiainak tekintett pénzügyi ágazatot és ipari ágazatokat, különösen a tulajdonlás és/vagy a kulcsfontosságú személyzet kinevezése és rotációja révén; emellett minden vállalatnál – az állami és a magántulajdonú vállalkozásokban egyaránt – kötelező pártalapszervezetet létrehozni több mint három párttag részvételével ([34]) (lásd még a (785) preambulumbekezdést), emellett a vállalatokon belüli pártstruktúrák gyakran követelik a vállalatok operatív döntéshozatalában való részvétel jogát (lásd még a (786) preambulumbekezdést). E kontrollmechanizmusok szoros irányítást biztosítanak a KKP számára az ország gazdasága felett, és lehetővé teszik a Párt számára, hogy stratégiai megfontolásaival és prioritásaival összhangban alakítsa ki és hajtsa végre gazdaságpolitikáját.

(202) A kínai gazdaság irányát jelentős mértékben egy részletesen kidolgozott tervrendszer határozza meg, amely prioritásokat állít fel és célokat tűz ki a központi és a helyi kormányzati szervek számára. A tervek a kormányzat valamennyi szintjén jelen vannak, és minden gazdasági ágazatot lefednek. A tervek kötelezően betartandó célokat rögzítenek, miközben a közigazgatás egyes szintjein működő hatóságok figyelemmel kísérik, hogy az alattuk lévő szinten elhelyezkedő kormányzati szervek hogyan hajtják végre őket. Összességében a kínai tervrendszer hatására az erőforrások a kormányzat által stratégiaiként kijelölt vagy egyébként politikailag fontosnak tartott ágazatokba irányulnak, ahelyett, hogy elosztásukat a piaci erők határoznák meg ([35]).

(203) A kínai hatóságok számára alapvető fontosságú a pénzügyi ágazat eszközként való felhasználása ahhoz, hogy a kínai kormány szakpolitikai prioritásaival összhangban forrásokat különítsenek el. Kína pénzügyi rendszerét továbbra is a bankszektor uralja, és az állam irányítja a bankszektort (lásd még a 3.5.1. szakaszt, különösen a 3.5.1.3. alszakaszt), tulajdonláson (lásd a (465) preambulumbekezdést), valamint személyes kötődésein keresztül. Ennek megfelelően a kínai kormány többségi/ellenőrző részvényesi minőségében hatáskörrel rendelkezik arra, hogy kinevezze a vezető állami tulajdonban lévő politikai bankokon belüli legfontosabb pozíciókat (lásd a (454) preambulumbekezdést), valamint a részben vagy teljes egészében az állam vagy az állami tulajdonban lévő jogi személyek tulajdonában lévő bankokat (lásd a (468) preambulumbekezdést).

(204) Ezenkívül a főbb kínai bankok alapszabálya rendszerint külön fejezetet tartalmaz a pártbizottság létrehozásáról ([36]). Például az *Industrial and Commercial Bank of China* (a továbbiakban: *ICBC*) alapszabálya szerint *„a Bank igazgatótanácsának elnöke és a pártbizottság titkára ugyanaz a személy”* ([37]). Az 53. cikk felsorolja a pártbizottság feladatait, beleértve a párt- és állami határozatok bankon belüli gyakorlati végrehajtásának nyomon követését. A pártbizottság az igazgatótanáccsal együtt szerepet kap a személyzet kiválasztásában és értékelésében

([29]) Lásd az alapszabály 1. cikkét: *„A szocialista rendszer a Kínai Népköztársaság alaprendszere. A kínai típusú szocializmus meghatározó eleme a Kínai Kommunista Párt vezető szerepe. A szocialista rendszer károsítása minden szervezet és magánszemély számára tilos.”*

([30]) Lásd a KKP alapszabályának általános programját, amely szerint: *„A kínai típusú szocializmus leglényegibb eleme és e rendszer legnagyobb erőssége a Kínai Kommunista Párt vezető szerepe. A párt a politikai vezetés legmagasabb szintű ereje. A párt az ország minden részén általános vezető szerepet tölt be valamennyi tevékenységi területen”*; megtekinthető a következő internetcímen: https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html (hozzáférés: 2024. június 3.).

([31]) Az Országos Népi Gyűlés összetételét és a Kínai Kommunista Párthoz való viszonyát illetően lásd például: https://npcobserver.com/about-npc/

([32]) Lásd: https://www.gov.cn/

([33]) Lásd a Kínai Népköztársaság bírákról szóló törvényének 12. cikkét, amely előírja, hogy a bíráknak *„meg kell őrizniük […] a Kínai Népköztársaság Alkotmányát, a Kínai Kommunista Párt vezető szerepét és a szocialista rendszert”*; megtekinthető a következő internetcímen: www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law

([34]) Lásd a CCP alapszabályának 30. cikkét: *„Alapszintű pártszervezetet kell létrehozni minden vállalkozásban, […] kormányzati szervben, […] és bármely más elsődleges szintű [munkavégzési célú szervezetben], és abban három vagy több teljes jogú párttagnak kell lennie.”*

([35]) Bizottsági szolgálati munkadokumentum piacvédelmi vizsgálatokhoz a Kínai Népköztársaság gazdaságának jelentős torzulásairól, 2017. december 20., SWD(2017) 483 final/2 (a továbbiakban: a Kínáról szóló 2017. évi jelentés), 4. fejezet, 41–42. és 83. oldal. Lásd még a Kínai Népköztársaság gazdaságának jelentős torzulásairól szóló, piacvédelmi vizsgálatokhoz készült Bizottsági szolgálati munkadokumentum aktualizált változatát, 2024. április 10., SWD(2024) 91 final (a továbbiakban: a Kínáról szóló jelentés), 4. fejezet, 57–59. és 99. oldal.

([36]) Az ICBC alapszabálya, 6. fejezet, 52–53. cikk; megtekinthető a következő internetcímen: http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf

([37]) Ugyanott, 52. cikk.

is. Végezetül a pártbizottságnak részt kell vennie a „*főbb működési és irányítási kérdések, valamint a munkavállalók érdekeit érintő főbb kérdések*” megvitatásában, amelynek során „*észrevételeket és javaslatokat*” tesz ([38]). Ezenkívül az igazgatótanácsra vonatkozó rendelkezések szerint a lényeges kérdésekről való döntés előtt konzultálni kell a pártbizottsággal ([39]). Az Agricultural Bank of China (a továbbiakban: ABC) alapszabálya azonos megfogalmazásban rendelkezik a pártbizottság létrehozásáról (58. cikk) és a bizottságnak a főbb kérdések megvitatásába való bevonásáról (161. cikk) ([40]).

(205) Amellett, hogy a kínai kormány tulajdonosi és szervezeti felépítés révén képes ellenőrizni a bankszektort, a kínai kormány ellenőrzést gyakorol az ágazat felett, tekintettel a vonatkozó kínai jogszabályokra is (a vonatkozó szabályozási dokumentumok elemzését lásd a 3.5.1.5. pontban), amely előírja a bankok számára, hogy pénzügyi döntéseik meghozatalakor igazodjanak az ország iparpolitikai célkitűzéseihez.

(206) Összefoglalva: az előzőekben ismertetett elemek azt mutatják, hogy a kínai jogi és politikai rendszer struktúrája a gazdaság és a kereskedelem valamennyi szempontját illetően a kormány általi szigorú ellenőrzésen alapul, mivel ezeket a kínai kormány központilag irányítja és ellenőrzi. A gazdasági szereplők nem a kizárólag a gazdasági logika és a nyereségmaximalizálás által vezérelt üzleti döntések meghozatalára törekvő szabadpiaci szereplőkként képezik e rendszer szerves részét, hanem a kínai kormány által központi szinten meghatározott átfogó politikák és azok konkrét célkitűzései végrehajtásának egyik meghatározó szereplőjeként.

3.2. Az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát támogató kormányzati tervek és szakpolitikák

(207) A Bizottság ennek alapján megállapította, hogy az alábbi okokból valamennyi vizsgált támogatás, illetve támogatási program a kínai kormány által kialakított, az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazatának ösztönzését szolgáló központi tervezés végrehajtásának részét képezi.

(208) Az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát a kínai kormány stratégiai jelentőségű ágazatnak tekinti, és legalább 2010 óta következetesen hangsúlyozza az ágazat gyorsított fejlesztésének politikai támogatását. Ennek a kategorizálásnak komoly jelentősége van, mivel adott ágazatokat számos olyan egyedi szakpolitika és támogatási intézkedés hatálya alá vonja, amelyek célja az egyes ágazatok fejlődésének ösztönzése ([41]).

(209) Mindez a legalább 2010 óta sorozatban készülő, az alábbiakban felsorolt iparpolitikai dokumentumokból is kitűnik.

Az Államtanács 40. sz. határozata az ipari szerkezetátalakítás támogatásáról szóló ideiglenes rendelkezések kihirdetéséről és végrehajtásáról

(210) A Kínai Népköztársaság Államtanácsának 40. sz. határozata egy 2005-ben kiadott jogi dokumentum, amelynek célja az iparszerkezeti kiigazítás előmozdítása Kínában a csúcstechnológiai iparágak fejlesztésének és az elavult termelési kapacitás megszüntetésének ösztönzése révén. Az „Iparszerkezeti kiigazításokra vonatkozó iránymutatás-gyűjtemény”, amely a 40. sz. határozat egyik végrehajtási intézkedése, meghatározza a beruházási irányok irányának alapját azáltal, hogy kijelöli azokat az ipari ágazatokat, amelyek számára a hitelhez való privilegizált hozzáférést kell biztosítani. Emellett útmutatóul szolgál a kínai kormány számára a beruházási projektek lebonyolításához, továbbá a költségvetési, adózási, hitel-, föld-, valamint behozatali és kiviteli szakpolitikák kidolgozásához és végrehajtásához. A Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság (NDRC) 2013 februárjában közzétette, majd 2019-ben módosította az iparszerkezeti kiigazításokra vonatkozó iránymutatás-gyűjteményt.

(211) A 2013. és a 2019. évi szövegváltozat egyaránt ösztönzött ágazatként említi az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek, azon belül pedig az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát.

([38]) Ugyanott, 53. cikk (3) bekezdés.
([39]) Ugyanott, 144. cikk.
([40]) Az ABC alapszabálya; megtekinthető a következő internetcímen: https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf
([41]) A Kínáról szóló 2017. évi jelentés: 2. fejezet, 17.és 20. o.

Az Államtanács 2010. évi határozata a stratégiai fontosságú feltörekvő iparágak fejlesztésének felgyorsításáról

(212) A stratégiai fontosságú feltörekvő iparágak fejlesztésének felgyorsításáról szóló 2010. évi államtanácsi határozatban ([42]) a kínai kormány prioritásként azonosította az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatát azon ágazatok között, amelyeket korszerűsíteni kell.

(213) A határozat II. cikke értelmében a kínai kormány vállalta, hogy „*prioritást ad az olyan iparágak előmozdításának és fejlesztésének, mint az energiatárolás, a környezetvédelem, az új generációs információs technológia, a biológia, a csúcsminőségű berendezések gyártása, az új energiaforrások, az új anyagok, az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek stb*.".

(214) A határozat kifejezett hosszú távú fejlesztési célt is megfogalmazott az ipar számára, amely magában foglalja a globálisan aktív nagyvállalatok alapítását is: „*2020-ra […] az új energiaforrások, az új anyagok és az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazata a nemzetgazdaság úttörő ágazatává válik. Az innovációs képesség jelentősen javulni fog, egy sor kulcsfontosságú és alapvető technológiában ellenőrzésre teszünk szert, és egyes területeken világvezető szintet érünk el. A nemzetközi befolyással rendelkező nagyvállalatok mellett erős kis- és középvállalkozások csoportja jön létre* ([43])."

(215) Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek stratégiai ágazatként való kijelölése minden kormányzati szint számára jelezte, hogy a kínai kormány nagy jelentőséget tulajdonít az ágazatnak, ezáltal egyértelművé téve, hogy központi szinten az ágazatot támogató további politikák fognak érvényesülni, és az ország közigazgatásának alacsonyabb szintjein is várhatók.

Az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazati fejlesztési terve (2012–2020)

(216) Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának fejlesztéséhez nyújtott támogatás már a 2011–2015 közötti időszakra vonatkozó tizenkettedik nemzeti ötéves terv ([44]) részét képezte, és konkrétabban az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazati fejlesztési tervében (2012–2020) ([45]) fogalmazódott meg, amely szerint „*az e tervben említett alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek főként tisztán elektromos járműveket, hálózatról tölthető hibrid járműveket és üzemanyagcellás járműveket foglalnak magukban. Az energiatakarékos járművek olyan járművek, amelyek fő energiarendszerként belső égésű motorral rendelkeznek […]*" ([46]).

(217) A terv rögzítette továbbá, hogy bár „*Kína alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművei alapvetően az iparosítás fejlesztésének alapját képezik, és az olyan kulcsfontosságú technológiák, mint az akkumulátorok, a motorok, az elektronikus vezérlés és a rendszerintegráció jelentős haladást értek el, és elkezdték kis léptékben forgalomba hozni a tisztán elektromos járműveket és a hálózatról tölthető hibrid járműveket*", továbbra is jelentős akadályok állnak fenn az ágazat fejlődése előtt: „*Kína alternatív energiaforrásokkal működő gépjárműveinek és egyes alapvető alkotóelemeinek kulcsfontosságú technológiái még nem okoztak áttörést, a termékköltségek magasak, az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatát támogató intézkedések nem tökéletesek, és az ágazat iparosítása és piaci alapúvá tétele korlátozott; a gépjárművek energiatárolásának kulcsfontosságú alapvető technológiáit nem sikerült teljes mértékben kiaknázni […]*."

(218) Mindezek alapján a kínai kormány az ágazat általános iparpolitikai célkitűzését a következőképpen fogalmazta meg: „*meg kell ragadnunk a lehetőséget, előtérbe kell helyezünk az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának gondozását és fejlesztését, elő kell mozdítanunk az autóipar optimalizálását és korszerűsítését, és végre kell hajtanunk a nagy autóiparból a gépjárműipari hatalommá való átalakulást*."

(219) A terv meghatározta az e *célkitűzések* eléréséhez szükséges – elsősorban kormányzati támogatási mechanizmusokra támaszkodó – módszereket is: „*Támogatni kell a kormányzati iránymutatás és a piaci hajtóerő kombinációját. Az iparág gondozásának időszakában aktívan részt veszünk az iránymutatások és a szakpolitikai ösztönzők tervezésében, összegyűjtjük a tudományos, technológiai és ipari erőforrásokat, ösztönözzük az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek fejlesztését és gyártását, valamint irányt szabunk a piaci fogyasztásnak. Az ágazat kiforrott időszakának megkezdése után szabad teret kell engedni a piac vezető szerepének az ipari fejlődésben […]* ([47])."

([42]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big
([43]) Lásd a határozat II. cikkének 3. szakaszát.
([44]) Lásd a terv 10.3. szakaszát; megtekinthető a következő internetcímen: https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/12th%20Five-Year%20Plan%20%282011-2015%29%20for%20National%20Economic%20and%20Social%20Development%20%28EN%29.pdf
([45]) Megtekinthető a következő internetcímen: www.gov.cn/zwgk/2012-07/09/content_2179032.htm
([46]) Lásd a terv 1. cikkét.
([47]) Lásd a terv 2. cikkének (2) bekezdését.

(220) A terv e cikke kimondja, hogy a kínai kormány piaci iránymutatása nemcsak az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek mint késztermékek *gyártására*, hanem azok alkatrészeire is alkalmazandó: „*Érvényesíteni kell az ágazatok gondozásának és a támogató létesítmények megerősítésének kombinációját. A teljes jármű meghatározó szerepét szem előtt tartva gondozni és ösztönözni kell az ipari lánc gyorsított fejlesztését, beleértve a hajtóakkumulátorokat, a motorokat, a gépjárműipari elektronikát, a fejlett belső égésű motorokat és a nagy hatásfokú sebességváltókat* ([48])."

(221) Miután meghatározta a célkitűzéseket és az elérésükhöz szükséges módszereket, a terv konkrét (kimeneti) célokat tűzött ki: „*2015-re a tisztán elektromos járművek és a hálózatról tölthető hibrid járművek összesített gyártása és értékesítése eléri az 500 000 egységet; 2020-ra a tisztán elektromos járművek és a hálózatról tölthető hibrid járművek gyártási kapacitása eléri a 2 millió egységet, összesített gyártásuk és értékesítésük pedig meghaladja az 5 millió egységet* [...] ([49])." A terv felsorolta azokat a kormányzati támogatási mechanizmusokat, amelyekre az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazata jogosult lenne olyan területekre kiterjedően, mint a nemzetközi szabványalkotáshoz vagy a munkaerő-toborzáshoz és a tehetséggondozáshoz kapcsolódó támogatás, a különböző pénzügyi támogatási formák köré szerveződő kormányzati támogatás, a következők szerinti bontásban:

— Vissza nem térítendő támogatások („*A központi kormányzat megfelelő támogatást nyújt az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek technológiájával kapcsolatos innovációs projektek végrehajtásához, iránymutatást nyújt a vállalkozásoknak a technológiafejlesztésbe, a mérnöki tervezésbe, a szabványalkotásba, a piaci alkalmazásba és egyéb fejlesztési fázisokba történő beruházások növeléséhez, valamint a termelést, az oktatást és a kutatást ötvöző technológiai innovációs rendszer kiépítéséhez; támogatást nyújt az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárműveket bemutató tevékenységekhez a közszolgáltatás területén, valamint az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek magánszektorbeli vásárlásához, és ösztönzi a fogyasztókat az energiatakarékos járművek vásárlására és használatára [...]*.");

— Adópolitikai támogatás („*Az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek, valamint kulcsfontosságú alkatrészeik és összetevőik, amelyek elismerten csúcstechnológiai vállalati jövedelemadó-ösztönzőkre jogosultak, a jogszabályokkal összhangban megfelelő preferenciális politikákban részesülhetnek*.");

— Pénzügyi szolgáltatási támogatás („*irányt kell mutatni a pénzügyi intézményeknek olyan* hitelkezelési *és hitelértékelési rendszerek létrehozásához, amelyek ösztönzik az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának fejlődését, aktívan elő kell mozdítani a pénzügyi termékek innovációját, például a szellemi tulajdonnal kapcsolatos vállalások és az ipari lánc finanszírozása terén, fel kell gyorsítani fel a pénzügyi hozzájárulásokat és a társadalmi tőkébe történő beruházásokat is magában foglaló többszintű garanciarendszer létrehozását, átfogóan alkalmazni kell a kockázatkompenzációt és más politikákat, valamint elő kell mozdítani a fokozott pénzügyi támogatást*."); valamint

— Kockázatitőke-támogatás („Az *alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek* követelményeknek *megfelelő kockázati tőkealapja a rendeletekkel összhangban központi pénzügyi részvételért folyamodhat, és a szociális alapokat különböző módokon irányíthatja az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatába való befektetéshez*").

Irányadó vélemények az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek előmozdításának és alkalmazásának felgyorsításáról

(222) 2014-ben az Államtanács irányadó véleményeket tett közzé az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek előmozdításának és alkalmazásának felgyorsításáról ([50]) (Guobanfa, 2014. évi 35. sz.) (a továbbiakban: *az alternatív energiaforrásokkal működő járművekre irányadó vélemények*). Az alternatív energiaforrásokkal működő járművekre irányadó vélemények célja, hogy „*állami támogatással ötvözzék a piaci erőfölényt*" ([51]), és különböző kormányzati támogatási formákat – az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek előmozdítására irányuló helyi terveket, támogatott vásárlást, pénzügyi támogatást, kötvényeket stb. – irányozzanak elő az ipar fejlesztéséhez.

(223) A tizennegyedik ötéves tervben foglalt célokat és utasításokat gyakran végrehajtási tervek, cselekvési tervek, irányadó vélemények, iránymutatások stb. egészítik ki. Az irányadó vélemények a kormány által kiadott dokumentumok; céljuk, hogy az egyes ágazatok a szereplők magatartását a kínai kormány szakpolitikai célkitűzéseinek megfelelően orientálják. Bár az iránymutató vélemények a kínai jogrendszeren belül iránymutatásokat tartalmazó dokumentációnak minősülnek, a kínai gazdaság különböző ágazatainak alakítását célzó konkrét állami beavatkozásokat jeleznek ([52]). Ez különösen igaz az alternatív energiaforrásokkal működő

([48]) *Ugyanott*.
([49]) Lásd a terv (3) cikkének (2) bekezdését.
([50]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm
([51]) Lásd az alternatív energiaforrásokkal működő járművekre irányadó vélemények I.1. szakaszát.
([52]) Lásd például: HL L 228., 2023.9.15., 217–220. o., és A nemzetgazdaságra és társadalmi fejlődésre vonatkozó, 2035-ig szóló, tizennegyedik ötéves terv.

járművekre irányadó véleményekre, amelyek magukban foglalják mind a helyi önkormányzatoknak felülről adott utasításokat az alternatív energiaforrásokkal működő járművek előmozdítására vonatkozó tervek és ösztönzők kidolgozására, mind pedig a központi szintű irányelveket az olyan városok és vállalkozások jutalmazására, amelyek különösen jól értékelik az alternatív energiaforrásokkal működő járművek népszerűsítését, valamint a kormányzati hatóságok, pénzügyi intézmények stb. adó-, pénzügyi és beruházási ösztönzőit. Következésképpen az irányadó vélemények is olyan eszközök, amelyeket az állami hatóságok arra használnak, hogy közvetlen ellenőrzést gyakoroljanak az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazata fejlesztésének módjával kapcsolatban (*Kína tizenharmadik nemzeti ötéves terve*).

(224) Az ágazat támogatását illetően a 2016 és 2020 közötti időszakra vonatkozó tizenharmadik nemzeti ötéves tervvel (a továbbiakban: *tizenharmadik ötéves terv*) ([53]) kezdődően hasonló megfogalmazás található valamennyi közelmúltbeli kormányzati szakpolitikai dokumentumban. A tizenharmadik ötéves terv 23. fejezetének 1. szakasza szerint a kínai kormány „*támogatni kívánja a következő generációs információtechnológia, alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek, a biotechnológia, a zöld és alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológia, a csúcsminőségű berendezések és anyagok, valamint a digitális kreatív iparágak fejlesztését*".

(225) Ezen túlmenően a tizenharmadik ötéves terv ugyanezen fejezete számos olyan politikát sorol fel, amelyeket a kínai kormány az ágazat teljes fejlődésének támogatására kíván alkalmazni, beleértve a végtermék létfontosságú inputjait is, nevezetesen: „*i. az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek használatának előmozdítása, ii. az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek használatának ösztönzése a városi tömegközlekedésben és a taxiszolgáltatásokban, iii. a teljesen elektromos és a hibrid elektromos járművek fejlesztése, különös tekintettel az olyan kulcsfontosságú technológiai területeken történő előrelépésre, mint az akkumulátor energiasűrűsége és az akkumulátor hőmérsékletének alkalmazkodóképessége, iv. az egymással kompatibilis és egységes szabványok hatálya alá tartozó töltőberendezések és szolgáltatások hálózata fejlesztésének elősegítése […], v. annak biztosítása, hogy az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek összesített gyártása és értékesítése Kínában elérje az 5 millió egységet, vi. az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek használt akkumulátorainak hasznosítására és ártalmatlanítására irányuló erőfeszítések fokozása* ([54])."

Made in China 2025

(226) 2015-ben a kínai kormány közzétette a Made in China 2025 néven ismert, hosszú távú átfogó iparstratégiáját ([55]). Ez a stratégia mérföldköveket határozott meg az ország kiválasztott gyártási ágazatainak 2020-ig és 2025-ig történő korszerűsítésére vonatkozóan, és megismételte a kínai kormány azon szándékát, hogy „*[t]ovábbra is támogassa az elektromos járművek és üzemanyagcellás járművek fejlesztését, elsajátítsa az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, informatizált és intelligens gépjárművek alapvető technológiáit, [javítsa az olyan alapvető technológiák műszaki és iparosítási képességeit, mint az indítóakkumulátorok, meghajtómotorok, nagy hatásfokú belső égésű motorok, a fejlett átviteli rendszerek, könnyű anyagok és intelligens vezérlések teljes ipari rendszert és innovációs rendszert alkotnak a kulcsfontosságú alkatrészektől a járművek befejezéséig, és előmozdítják az energiatakarékos és új, független márkájú, nemzetközileg fejlett szintű járművek integrálását*" ([56]), és ennek megfelelően „*[a] nagy légi járművek, a légijármű-motorok és gázturbinák, a polgári repüléstechnika, az intelligens zöld vonatok, az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek, a tengerészeti műszaki berendezések és a csúcstechnológiát képviselő hajók, az intelligens hálózatokhoz szükséges berendezések teljes készletei, a magas színvonalú CNC-berendezések, a nukleáris energiatermelő berendezések és a csúcstechnológiát képviselő orvosi berendezések vonatkozásában*" ([57]).

(227) E célok elérése érdekében a Made in China 2025 hangsúlyozta, hogy „*[a] reformot el kell mélyíteni a pénzügyi területen, bővíteni kell a feldolgozóipar pénzügyi csatornáját, csökkenteni kell a pénzügyi költségeket, ki kell használni a szakpolitikai finanszírozás, a fejlesztésfinanszírozás és a kereskedelmi finanszírozás előnyeit, valamint növelni kell az új generációs információs technológia, a csúcsminőségű berendezések, az új anyagok támogatását, támogatni kell a Kínai Export-Import Bankot, hogy növelje az üzleti tevékenysége keretében működő feldolgozóiparnak nyújtott szolgáltatást, ösztönözni kell a Kínai Fejlesztési Bankot, hogy növelje a feldolgozóipari vállalkozások hitelezését, valamint a pénzügyi intézményeket olyan termékek és vállalkozások innovációjára kell utasítani, amelyek megfelelnek a feldolgozóipari vállalkozások jellemzőinek*" ([58]).

([53]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf
([54]) Lásd az ötéves terv 23. fejezetének 8. keretes írását.
([55]) Lásd: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; Angol fordításban megtekinthető a következő internetcímen: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf
([56]) Lásd: Made in China 2025, 3.6.6. szakasz.
([57]) Lásd ugyanott, 5. keretes írás.
([58]) Lásd ugyanott, 4.3. szakasz.

(228) A stratégia emellett költségvetési eszközök alkalmazását is előirányozza: „*Teljes mértékben ki kell használni a meglévő csatornákat, meg kell erősíteni a feldolgozóipar pénzügyi forrásainak támogatását, összpontosítani kell a feldolgozóipar átalakításának és korszerűsítésének kulcsfontosságú területeire, például […] a csúcsminőségű berendezésekre, […] és kedvező szakpolitikai környezetet kell teremteni a feldolgozóipar fejlesztéséhez. A köz- és magánszféra közötti partnerség […] révén a szociális alapokat a nagyprojektek, a vállalati technológiai innováció és a feldolgozóipar kulcsfontosságú infrastruktúráinak építésében való részvételre kell irányítani. A pénzügyi támogatás eszközeinek megújítása, az »építési támogatásról« »operatív támogatásra« való áttérés, valamint a pénzügyi alapok felhasználásának hatékonyságának javítása* ([59])."

Rendelet a gépjárműipari hajtóakkumulátor-ágazat szabványairól

(229) A Bizottság azt is megállapította, hogy 2015-ben az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium kiadta a gépjárműipari hajtóakkumulátor-ágazat szabványairól szóló rendeletet ([60]) (a továbbiakban: *a szabványokról szóló rendelet*), hogy „*irányítsa és szabályozza a gépjárműipari hajtóakkumulátor-ágazat egészséges fejlődését*. […] *Az állam arra ösztönzi a hajtóakkumulátorokkal foglalkozó vállalkozásokat, hogy váljanak jobbá és erősebbé, határozzanak meg termékgyártási előírásokat és minőségbiztosítási rendszereket, erősítsék meg a technológiai és irányítási innovációt, javítsák a termékkutatás és -fejlesztés és a gyártás szintjét, valamint javítsák a termékteljesítményt és -minőséget, hogy megfeleljenek az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazata fejlesztési igényeinek*" ([61]). A rendelet meghatározza azokat a követelményeket, amelyek szerint a gépjárművekhez való hajtóakkumulátorokkal foglalkozó vállalkozásoknak kérelmezniük kell a követelményeknek megfelelő vállalkozások jegyzékébe való felvételüket, amelyek egyike, hogy a vállalkozás „*a Kínai Népköztársaság területén (Tajvan, Hongkong és Makaó kivételével) gépjárműipari termékeket gyárt és szállít*" ([62]). *Ennek eredményeként „a bejelentésben szereplő vállalkozások jegyzéke képezi a vonatkozó szakpolitikai támogatás alapját*" ([63]). E bejelentést követően négy részletben jegyzéket tettek közzé azokról a vállalatokról, amelyek megfelelnek a szabványokról szóló rendeletben meghatározott feltételeknek; ezek között külföldi hajtóakkumulátor-gyártó nem szerepelt ([64]). Annak ellenére, hogy 2019-ben a Kínai Népköztársaság Ipari és Információtechnológiai Minisztériumának 22. sz. közleménye ([65]) eltörölte a követelményeket, feltételezhető, hogy a hajtóakkumulátor-ágazat fejlődésének kezdeti szakaszában a hajtóakkumulátorokkal foglalkozó vállalatok katalógusának megléte versenyelőnyt biztosított a kínai akkumulátorgyártók számára a külföldi gyártókkal szemben.

Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek akkumulátorágazata fejlesztésének előmozdításáról szóló cselekvési terv

(230) Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek akkumulátorágazata fejlesztésének előmozdításáról szóló 2017. évi cselekvési terv ([66]) kifejti, hogy a hajtóakkumulátorok az elektromos járművek lényegi elemei, amelyek kulcsfontosságúak az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának fejlődéséhez. Több mint tíz évi fejlesztést követően az ország hajtóakkumulátor-ágazata jelentős haladást ért el. A hajtóakkumulátorok jelenlegi teljesítménye, minősége és költsége azonban egyelőre nem felel meg az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek előmozdításával és népszerűsítésével kapcsolatos igényeknek, különösen az alapvető anyagok, a rendszerintegrációs technológia, a gyártóberendezések és -folyamatok stb. terén. A tervet azzal a céllal dolgozták ki, hogy felgyorsítsák az ország gépjárműipari hajtóakkumulátor-ágazatának fejlesztési képességeit és szintjét, és előmozdítsák az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának egészséges és fenntartható fejlődését.

([59]) Lásd ugyanott, 4.4. szakasz.
([60]) A Kínai Népköztársaság Ipari és Információtechnológiai Minisztériumának 2015. évi 22. sz. közleménye, megtekinthető a következő internetcímen: http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml
([61]) Szabványokról szóló rendelet, 1. szakasz (2) bekezdés.
([62]) Szabványokról szóló rendelet, 1. szakasz (4) bekezdés.
([63]) Szabványokról szóló rendelet, 8. szakasz (26) bekezdés.
([64]) Első részlet: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; második részlet: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; harmadik részlet: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html; negyedik részlet: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html
([65]) A Kínai Népköztársaság Ipari és Információtechnológiai Minisztériumának 2019. évi 22. sz. közleménye, megtekinthető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/xinwen/2019-06/24/content_5402761.htm
([66]) https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1

(231) Az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium, valamint a Tudományos és Technológiai Minisztérium hajtóakkumulátor-korszerűsítési projektjének végrehajtása a nemzeti tudományos és technológiai tervekre (speciális projektek, alapok) és a hajtóakkumulátorok kutatására és fejlesztésére irányuló egyéb átfogó támogatási formákra támaszkodik annak érdekében, hogy 2020-ban egységenként 300 Wh/kg-ot meghaladó fajlagos energiát lehessen elérni, folyamatosan javítva a termékteljesítményt, és felgyorsuljon a magas szintű termékek telepítése és alkalmazása. A cél az volt, hogy a vezető hajtóakkumulátorokkal foglalkozó vállalatokat arra ösztönözzék, hogy együttműködjenek a magasabb szintű upstream és downstream erőforrásokkal, az anyagok és alkatrészek, valamint az akkumulátorcellák és -rendszerek kulcsfontosságú technológiái terén elért áttörésekre összpontosítsanak, jelentősen javítsák a hajtóakkumulátorok teljesítményét és biztonságosságát, és törekedjenek a 350 Wh/kg-os egységre, valamint a 260 Wh/kg rendszerrel rendelkező új lítium-ion termékek ipari termelésére és járműben történő alkalmazására.

(232) A terv a szakpolitikai támogatás növelését is előirányozza, a társadalmi tőkébe történő kormányzati beruházások irányadó szerepére támaszkodva, ösztönözve a társadalmi tőke felhasználását az akkumulátoripar fejlesztési alapjainak létrehozására, valamint az energiaakkumulátorok ipari termelési technológiájának fokozott támogatását. A terv szerint ha a hajtóakkumulátorok megfelelnek a feltételeknek, a rendeletek értelmében mentesülnek a fogyasztási adó alól; ha a hajtóakkumulátorokkal foglalkozó vállalatok teljesítik a feltételeket, a szabályozásnak megfelelően a csúcstechnológiai vállalkozások a kedvezményes adópolitika, a technológia-transzfer és a technológiafejlesztés révén előnyre tehetnek szert.

Kína tizennegyedik nemzeti ötéves terve

(233) A Made in China 2025 stratégiával változatlan összhangban a 2021 és 2026 közötti időszakra vonatkozó tizennegyedik nemzeti ötéves terv ([67]) azt mutatja, hogy a kínai kormány egyre nagyobb léptékben, *folyamatosan* képviseli azt a politikát, hogy prioritásként kezeli és támogatja az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatát. A terv IX. cikke értelmében a kínai hatóságok ígéretet tettek arra, hogy „*a stratégiai jelentőségű feltörekvő iparágak hozzáadott értékét a GDP több mint 17 %-ára növelik*". Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazata – mint a stratégiai feltörekvő iparágak egyike – esetében ez a kötelezettségvállalás magában foglalja „*az olyan kulcsfontosságú technológiák terén való áttörést, mint a nagy biztonságú hajtóakkumulátorok, a nagy hatásfokú meghajtómotorok és az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek nagy teljesítményű energiaellátó rendszerei, valamint felgyorsítja az olyan kulcsfontosságú alkatrészek kutatás-fejlesztését, mint az intelligens (összekapcsolt) járművek alapvető technológiai platformjai, a szoftver- és hardverrendszerek, a kormányzott vezetékes alvázak és az intelligens terminálok*" ([68]).

(234) Tekintettel a kínai tervrendszer jellegére, a magasabb szintű terveket – például a tizenkettedik, tizenharmadik vagy tizennegyedik nemzeti ötéves tervet – valamennyi érintett hatóságnak nyomon kell követnie és végre kell hajtania. A nemzeti tervek e tekintetben kifejezett kötelezettségeket határoznak meg, például a tizennegyedik ötéves terv LXV. cikke szerint a kínai kormány „*meg fogja erősíteni a terv végrehajtásának megszervezését, koordinálását és felügyeletét, valamint a tervezést és a végrehajtást, a monitoringot és az értékelést, a szakpolitikai megfelelést, valamint az értékelési és felügyeleti mechanizmusokat*". Ennek megfelelően az alacsonyabb szintű hatóságoknak „*kedvező szakpolitikai környezetet, intézményi környezetet és jogi környezetet kell teremteniük. Az éves terveknek végre kell hajtaniuk az e tervben javasolt fejlesztési célokat és kulcsfontosságú feladatokat.*" ([69]).

(235) Döntő fontosságú, hogy a kínai kormány egyértelműen elkötelezi magát amellett, hogy pénzügyi támogatást, valamint egyéb termelési tényezők – például földterület – formájában támogatást nyújt a tervben meghatározott projekteknek és ágazatoknak: „*megtartjuk az irányt meghatározó terv elvét, a költségvetési kiadásokat garanciaként, a finanszírozást mint támogatást, valamint az egyéb szakpolitikákkal való koordinációt.* […] *Továbbra is törekedni fogunk arra, hogy az állami költségvetési kiadásokat a közpolitika szolgálatába állítsuk, növeljük a főbb nemzeti stratégiai feladatokhoz nyújtott pénzügyi támogatást, megerősítsük a középtávú pénzügyi tervek és az éves költségvetések, a kormányzati beruházási tervek koordinációját és e terv végrehajtását, valamint előnyben részesítsük a központi költségvetési alapokat a tervben meghatározott főbb feladatok és nagy mérnöki projektek számára. Ragaszkodni fogunk ahhoz, hogy a projektek kövessék a tervet, a források és a termelési tényezők pedig kövessék a projekteket; e terv alapján összeállítjuk a nagy mérnöki projektek jegyzékét, egyszerűsítjük a jegyzékben szereplő projektek jóváhagyási eljárásait, és biztosítjuk a helyszínki-választás, a földterület-juttatás és a tőkeigények előtérbe helyezését. Az egyes nagy mérnöki projektek földigényét az állam egységes módon garantálja* ([70])."

([67]) Lásd: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. Angol fordításban megtekinthető a következő internetcímen: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf

([68]) Lásd a terv XI. cikkének 4. táblázatát.

([69]) Lásd a terv LXV. cikkének 1. szakaszát.

([70]) Lásd a terv LXV. cikkének 3. szakaszát.

(236) Ez a végrehajtási megbízatás tehát azt eredményezi, hogy az illetékes kormányzati hatóságok további szakpolitikai eszközök teljes hálózatát hozzák létre, különös tekintettel a hosszú távú nemzeti ágazati tervre, nevezetesen az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazati fejlesztési tervére (2021–2035) ([71]), amely a (216)–(224) preambulumbekezdésben foglaltak szerint felváltotta a vonatkozó 2012–2020-as tervet.

Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazati fejlesztési terve (2021–2035)

(237) Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazati fejlesztési terve a következő jövőképet vázolja fel: „*2025-re jelentősen javulni fog az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek kínai piacának versenyképessége, jelentős áttörésekre kerül sor az olyan kulcsfontosságú technológiák terén, mint a hajtóakkumulátorok, a meghajtómotorok és a járműüzemeltetési rendszerek, és átfogóan javulni fog a biztonsági szint. Az új, tisztán elektromos személygépjárművek átlagos energiafogyasztása 12,0 kWh/100 km-re csökkent, az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek értékesítési volumene elérte az új járművek teljes értékesítésének mintegy 20 %-át, a nagymértékben autonóm járművek pedig korlátozott területeken és konkrét forgatókönyvekben kereskedelmi alkalmazást értek el, és jelentősen javult a töltési és csereszolgáltatások kényelme* ([72])."

(238) E cél elérése érdekében a terv különböző lépések megtételét tartja szükségesnek. Ezek közül néhány horizontális kormányzati támogatást irányoz elő az ágazat számára, például: „*a közszolgáltatások támogatási kapacitásának javítása többek között technológiatranszfer, információs szolgáltatások, tehetséggondozás, projektfinanszírozás és nemzetközi cserék révén*" ([73]), „*pénzügyi támogatási politikák tényleges végrehajtása*" ([74]) vagy „*az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekkel kapcsolatos kedvezményes adópolitikák végrehajtása*" ([75]). Összpontosítás az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek értékláncának egyes járműösszetevőire vagy egyedi elemeire, amelynek körében például „*ösztönözni kell a vállalkozásokat arra, hogy javítsák az olyan kulcsfontosságú erőforrások garantálására való képességüket, mint a lítium, a nikkel, a kobalt és a platina*", „*erősíteni kell az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek és a hálózat közötti energetikai kölcsönhatást*" ([76]), „*meg kell tervezni a töltő- és csereinfrastruktúra kiépítését*" ([77]), vagy „*támogatni kell a meglévő telephelyek és létesítmények integrált olaj-, gáz-, hidrogén- és villamosenergia-ellátási szolgáltatások nyújtására történő használatát*" ([78]).

A Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság végrehajtási véleményei az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek megerősítéséről

(239) 2024 januárjában a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság reformajánlásokat tett közzé az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárműveknek a kínai villamosenergia-hálózat tervezésébe való integrálásáról. A járművek és a hálózatok közötti kölcsönhatáson kívül ezek az ajánlások magukban foglalják az innováció ösztönzését és a szabványok egységesítését az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatában, hogy „*előmozdítsák a kulcsfontosságú technológiák és alapvető berendezések kutatását, erősítsék a vállalati innováció fő szerepét, és az innováció révén vezető szerepet töltsenek be a fejlesztésben. Fel kell gyorsítani a szabványok kidolgozását és felülvizsgálatát, valamint irányítani kell az ipar együttműködésen alapuló és szabványosított fejlődését*" ([79]).

Tartományi és önkormányzati tervek

(240) Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazati fejlesztési tervében (2021–2035) meghatározott támogatási intézkedések a megfelelő tartományi és önkormányzati tervekben pontosabban kidolgozva jelennek meg. ([80])

(241) A tartományi tervek további részletekkel szolgálnak arra vonatkozóan, hogy a központi tervek célkitűzéseit hogyan kell átültetni az egyes tartományokon belüli politikákba, az alábbi *példáknak* megfelelő intézkedések formájában.

([71]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123

([72]) Lásd a terv II. fejezetének 3. szakaszát.

([73]) Lásd a terv III. fejezetének 3. szakaszát.

([74]) Lásd a terv VIII. fejezetének 1. szakaszát.

([75]) Lásd a terv VIII. fejezetének 2. szakaszát.

([76]) Lásd a terv V. fejezetének 1. szakaszát.

([77]) Lásd a terv VI. fejezetének 1. szakaszát.

([78]) Lásd a terv VI. fejezetének 3. szakaszát.

([79]) A Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság és más szervezeti egységek az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek megerősítéséről – Végrehajtási vélemények a villamosenergia-hálózattal, fejlesztéssel és reformenergiával kapcsolatos integrációról és interakcióról [2023. évi 1721. sz.]. Elérhető a következő internetcímen: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html

([80]) Ez a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság autóipari beruházási projektekre vonatkozó 2018. évi irányítási szabályaiban is érvényesül. A 38. cikk szerint: A helyi önkormányzatok semmilyen szinten nem akadályozhatják a tisztességes piaci versenyt, a gépjármű-beruházási projektek adóval, tőkével, földdel és egyéb kedvezményes feltételekkel történő biztosítására összpontosítanak.

(242) Az ágazat feletti általános kormányzati ellenőrzésre példa az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatára vonatkozó tizennegyedik ötéves fejlesztési terv Anhui tartományra vonatkozóan: „*Kormányzati iránymutatás, piaci vezető szerep. Szabad teret kell engedni a kormányzati szerepvállalásnak a különböző területeken, például a legfelső szintű tervezésben, a platformépítésben, a demonstrációban, az alkalmazásban és a promócióban stb. A szakpolitikai támogatás megerősítése, valamint a csúcsminőségű termelési tényezőket irányító környezet további megteremtése az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatára való összpontosítás érdekében. A piaci kereslet által vezérelve, teljes mértékben érvényesülnie kell a piac meghatározó szerepének az erőforrások elosztása tekintetében, meg kell erősíteni a vállalkozások kulcsfontosságú pozícióját a technológiai pályák kiválasztásában és a termékgyártási kapacitás kialakításában, elő kell mozdítani a hatékony piac és a kedvező kormányzat jobb összekapcsolását, és dinamikus fejlesztési környezetet kell teremteni* ([81])."

(243) Ez a tartományi terv további részletes termelési célokat határozott meg: „*Törekedni kell annak biztosítására, hogy 2025-re a városban az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának mérete meghaladja a 700 milliárd jüant, a komplett járművek gyártási kapacitása pedig meghaladja a 3 milliót; támogatni kell 10 vállalkozást a 10 milliárd jüan kategóriában, valamint országos viszonylatban biztosítani kell a kibocsátási érték és a kibocsátási volumen első helyét; Átfogó elrendezéssel és észszerű szerkezettel rendelkező új ipari rendszert kell kifejleszteni az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek és alkatrészeik számára, az éves akkumulátorgyártási kapacitásának meg kell haladnia a 300 GWh-t, a meghajtómotoros rendszerek éves gyártási kapacitásának pedig meg kell haladnia a 3 millió darabot*" ([82]), a beruházások támogatása a létesítményekben és projektekben: „*Törekedni kell arra, hogy 2025-ig nemzeti szinten egy alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekhez kapcsolódó innovációs központ és öt állami innovációs központ épüljön ki, emellett a tartományi szint felett elő kell mozdítani 2025-ig egy üzletimodell-innovációs projektet, valamint 10 új innovációs platformot* ([83])."

(244) Ezenkívül Anhui tartomány tizennegyedik autóipari ötéves terve beruházási támogatást határoz meg az ipari parkokra vonatkozóan: „*Fel kell gyorsítani és elő kell mozdítani a Xinqiao intelligens elektromosjármű-ipari park építését, és létre kell hozni egy világszínvonalú intelligens elektromosjármű-ipari klasztert, amely teljes ipari lánccal rendelkezik, és integrálja a K+F-et, a gyártást, a demonstrációt és az alkalmazást, valamint az ipart és a támogató szolgáltatásokat. Támogatni kell a NIO hosszú távú fejlesztési tervezését és kiépítését a Xinqiao Ipari Park körül, valamint kutatási-fejlesztési, gyártási, marketing- és irányítási csoportokat kell létrehozni a parkon belül. Létre kell hozni a NIO K+F és Innovációs Központot, a teljes járművekkel, az alapvető összetevőkkel és az önvezető járművekkel kapcsolatos innovatív kutatást és fejlesztést kell végezni, valamint globálisan versenyképes és vezető innovációs láncot kell létrehozni; be kell vonzani a K+F- és a műszaki dolgozókat, törekedni kell egy kimagasló tehetségeket koncentráló innovatív helyszín kialakítására.* […] *A park befejezését követően a becslések szerint a végső járműgyártási kapacitás évi 1 millió jármű, az akkumulátorgyártási kapacitás pedig évi 100 GWh lesz* ([84])."

(245) A dokumentum kitért továbbá az exportösztönzésre is: „*Támogatni kell a beszállító vállalatok e-kereskedelmét, külföldi közraktárakat kell építeni az exporttermékek számára, meg kell osztani a külföldi piacokra irányuló csatornákat és a szolgáltatástámogató rendszereket. Eszközöket – import- és exportkereskedelmi platformokat, külföldi ipari parkokat, valamint kereskedelmi parkokat – kell létrehozni, és iránymutatást kell adni Kína külföldi befektetési vállalkozásklasztereinek fejlesztéséhez.* […] *2025-ig a Chery Automobile 500 000 járművet exportál, 5 milliárd USD kiviteli értékben. Támogatni kell a Chery nemzetközi versenyképességének további fokozását* […] *olyan stratégiai piacok bővítésére kell összpontosítani, mint Európa, Észak-Amerika és az ASEAN-országok* […]. *Támogatni kell a NIO európai piacon való terjeszkedését. Ösztönözni kell a NIO »Marco Polo« tervének végrehajtását, differenciált fejlesztési pályát kell kitűzni, valamint a NIO kínai modelljét a helyi körülményeknek megfelelően külföldi modellé kell alakítani.* […] *Támogatni kell a NIO további terjeszkedését az európai piacon és 2025-ig 5 nemzeti piacon, keresni kell a lehetőséget külföldi gyárak építésére* ([85])."

(246) A Guangdong tartomány feldolgozóiparának magas színvonalú fejlesztésére vonatkozó tizennegyedik ötéves terv rendelkezik arról, hogy a kormányzat ellenőrizze az alternatív energiaforrásokkal működő járművek ágazatának földrajzi eloszlását: „*Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Zhaoqing, Dongguan, Huizhou, Zhanjiang, Maoming, Shanwei, Yunfu és más városok segítségével fel kell gyorsítani az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek fejlesztését. Guangzhou felgyorsítja az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárműveket gyártó létesítmények építését, és előmozdítja e járműmodellek ipari termelésének gyors kiépítését. Shenzhen, amelynek középpontjában Pingshan körzet áll, nemzeti szintű ipari bázist épít ki az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek gyártásához. Zhuhai, amelynek középpontjában Jinwan körzet áll, az alternatív energiaforrásokkal működő teljes gépjárművek, a lítiumakkumulátorok anyagai, az erőátviteli rendszer, a töltőberendezések és az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek fő alkatrészeinek gyártására összpontosít* ([86])."

([81]) Hefei tizennegyedik ötéves terve az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának fejlesztéséről. Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.ahchanye.com/zc/24046.html. Lásd a II. fejezet 2. szakaszát.

([82]) Lásd a II. fejezet 3. szakaszát. A fő fejlesztési mutatókat lásd a terv 1. táblázatában.

([83]) Ugyanott.

([84]) Anhui tartomány tizennegyedik ötéves terve – Az autóipar színvonalas fejlesztésére irányuló terv, megtekinthető a következő internetcímen: http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf. Lásd a III. fejezet 1. szakaszának 1. oszlopát.

([85]) Lásd a VI. fejezet 2. szakaszának 9. projektjét.

([86]) Guangdong tartomány tizennegyedik ötéves terve a feldolgozóipar magas színvonalú fejlesztésére. Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Lásd a III. fejezet 1. szakaszának 4. oszlopát.

(247) Guizhou tartománynak az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatáról szóló tizennegyedik ötéves fejlesztési terve további támogatást határoz meg az alkatrészekhez és összetevőkhöz kapcsolódó kulcsfontosságú projektek számára: „*Támogatni kell a kulcsfontosságú projektek létrehozását. A Guiyang BYD akkumulátorprojektjének felgyorsítása és előmozdítása (10 GWh éves termeléssel); az Evergrande alternatív energiaforrásokat hasznosító akkumulátorprojekt (első szakasz); a Dongfang Electric hidrogénüzemanyagcella-projektje; az Anda Technology 30 000 tonna/év lítium(ion)-vas-foszfát projektje és az építési projektek támogatása, valamint 20 000 tonna/év lítium (ion)-vas-foszfát intelligens gyártási és bővítési projektje; az Anda Technology 50 000 tonna/év kapacitású, az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekhez kapcsolódó hulladékakkumulátor-újrafeldolgozási műszaki átalakítási projektje; a Wuchuan Automobile autóipari alumíniumötvözet-fröccsöntési projektja (éves termelése 1 millió tonna), a Baike autóipari fékformák gyártósorának projektje, számos kulcsfontosságú projekt, például a Guizhou Aerospace Smart Manufacturing Industry Cluster Base Project Guiyang gazdasági és technológiai fejlesztési zónában, Zhenhua New Materials Production Line Construction Project, amelynek éves termelése 12 000 tonna katódanyag lítium-ion akkumulátorokhoz (Shawen II. fázis)* ([87])."

(248) Más tartományok és önkormányzatok, köztük Peking ([88]), Sanghaj ([89]), Tjianjin ([90]), Jiangsu ([91]) és Shaanxi ([92]) tervei is említik a stratégiai feltörekvő iparágak, ezen belül az elektromosjármű-ágazat fejlesztését.

(249) Egyes tartományi ötéves tervek, például a Sanghaj alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekkel foglalkozó ágazata fejlesztésének felgyorsítását célzó végrehajtási terv is támogatja az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekkel foglalkozó vállalatokat: „*Támogatni kell a SAIC Motort az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek kifejlesztésében. 2025-re a saját tulajdonban lévő márkás személygépjárművek és alternatív energiaforrásokkal működő járművek értékesítése több mint 30 %-ot ér el, a csoport alternatív energiaforrásokkal működő gépjárműveinek értékesítése pedig több mint 20 %-ot fog kitenni, biztosítva, hogy az alaptechnológia független ellenőrzését, és az átfogó, erőre és hazai vezető szerepre épülő pozíciót. Ösztönözni kell a vezető technológiával rendelkező belföldi és külföldi erős vállalatokat arra, hogy Sanghajban fektessenek be teljes járművek gyártásba és K+F-projektekbe* ([93])."

(250) Az alternatív energiaforrásokkal működő, ezen belül különösen az akkumulátoros elektromos járművek vezető gyártóit a tartományi és önkormányzati tervek gyakran emelik ki az ágazat kormányzati támogatás révén történő továbbfejlesztésének modelljeként. *Pingshan* körzet (Shenzhen) márkaépítési tervében ([94]) a BYD és a Kaiwo New Energy Automobile Group a központban történő K+F és a csúcsminőségű gyártás együttesének alapjaként szerepel: „*Figyelembe véve a Pingshan körzet magas színvonalú, alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekkel foglalkozó vállalkozásainak – például a BYD-nek és a Kaiwonak – a kutatási és fejlesztési kapacitásait, erősíteni kell a főiskolák és egyetemek, kutatóintézetek, kulcsfontosságú nemzeti laboratóriumok, nemzeti mérnöki laboratóriumok és mérnöki központok építését, és regionális szinten javítani kell az innovációt. Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ipari lánca mentén ki kell egészíteni az innovációs láncot, javítani kell az új energiahordozók, akkumulátorok, kommunikációs tápegységek, töltőpisztolyok, vezetékek és kábelek, szuperkondenzátoros vegyi anyagok, félvezető vegyi anyagok stb. upstream és downstream láncait a teljes ipari lánc kiépítése céljából. Biztosítani kell az alternatív energiaforrásokkal működő járművek ágazatának magas szintű klaszterezettségét, folytatni kell számos technológiai ipari innovációs platform kiépítését és bevezetését, amelyek szorosan támogatják az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek kutatását, fejlesztését és gyártását, valamint felgyorsítják egy olyan technológiai innovációs rendszer kiépítését, amely mélyen integrálja a termelést, a tudományos közösséget, a kutatást és az alkalmazást. Összpontosítani kell »a központ, a K+F és a termelés integrálására«, intézkedéseket kell kidolgozni felsorolt társaságok megkapaszkodásához, a kulcsfontosságú vállalkozások számára a növekedés stabilizálását célzó intézkedéseket kell kidolgozni, valamint fel kell gyorsítani központi K+F és a csúcsminőségű gyártás együttesén alapuló funkcionális kialakítást.* ([95])"

([87]) Guizhou tartománynak az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatáról szóló tizennegyedik ötéves fejlesztési terve. Megtekinthető a következő internetcímen: https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml. Lásd a III. fejezet 3. szakaszának 3. oszlopát.

([88]) A Pekingi Városi Pártbizottság ajánlásai a tizennegyedik ötéves terv és a 2035-re vonatkozó hosszú távú célok kidolgozására vonatkozóan. Megtekinthető a következő internetcímen: https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html

([89]) Sanghaj nemzetgazdaságra és társadalmi fejlődésre vonatkozó tizennegyedik ötéves terve, a 2035-ig szóló hosszú távú célok áttekintése. Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf

([90]) Tianjin Népi Önkormányzatának közleménye a nemzetgazdaságra és társadalmi fejlődésre vonatkozó tizennegyedik ötéves terv kiadásáról, a 2035-re vonatkozó jövőkép áttekintése. Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html

([91]) Jiangsu nemzetgazdaságra és társadalmi fejlődésre vonatkozó tizennegyedik ötéves terve, a 2035-ig szóló hosszú távú célok áttekintése. Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf

([92]) Shaanxi tartomány nemzetgazdaságra és társadalmi fejlődésre vonatkozó tizennegyedik ötéves tervének áttekintése, a 2035-ig szóló hosszú távú célkitűzések. Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html

([93]) Végrehajtási terv Sanghajban az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának gyorsított fejlesztéséről (2021–2025). Megtekinthető a következő internetcímen: https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm. Lásd a II. fejezet 2. szakaszának 1. pontját.

([94]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.sist.org.cn/psqxnyqccyyq/yqppjs/202008/t20200812_2302116.html

([95]) Lásd a IV. fejezet 1. szakaszának 3. pontját.

A gépjárműipar stabil növekedésére irányuló munkaterv (2023–2024)

(251) 2023 augusztusában az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium hét másik szervezeti egységgel közösen kiadta a gépjárműipar növekedésének stabilizálására vonatkozó munkatervet (2023–2024) ([96]), amelyben meghatározták a gépjárműipar gazdasági fejlődésére vonatkozó fő *célokat*. Az intézkedések közül az első az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek fogyasztási adójára vonatkozóan előírja az olyan „*meglévő preferenciális politikák*" végrehajtását, mint „*az alternatív energiaforrásokkal működő járművekre kivetett gépjármű- és hajóadó, valamint gépjármű-vásárlási adó, az alternatív energiaforrásokkal működő járművek támogatási forrásainak megfelelő elszámolása és felülvizsgálata, az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek lakossági felhasználása arányának aktív bővítése*". Ezen túlmenően a közlemény utasításokat is tartalmaz az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekhez nyújtott szakpolitikai támogatás növelésére vonatkozóan, mint például: „Az *ágazati elvárások stabilizálása céljából kedvezményes gépjárművásárlási adópolitikákat kell végrehajtani az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre vonatkozóan. Ösztönözni kell a társadalmi tőke felhasználását az autóipari fejlesztési alapok létrehozása és a technológiai alapkutatás támogatásának növelése érdekében. Különböző pénzügyi eszközöket, például hiteleket, kötvényeket és biztosításokat kell felhasználni a vállalkozásfejlesztés támogatására*."

(252) Következésképpen bőséges dokumentált bizonyíték támasztja alá az akkumulátoros elektromos járművek ágazata gyorsított fejlesztésének politikai támogatását.

(253) A fenti tervek és programok alapján megállapítható tehát, hogy az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazata olyan kulcs-, illetve stratégiai ágazatnak számít, amelynek – szakpolitikai célként meghatározott – fejlesztésére a kínai kormány aktívan törekszik. Az akkumulátoros elektromos járművek ágazata kiemelkedő fontosságúnak bizonyult a kínai kormány számára, és politikai támogatást kap gyorsított fejlesztéséhez. A létfontosságú inputoktól a végtermékig. Az e szakaszban említett szakpolitikai dokumentumok alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazatában a kapcsolódó szakpolitikák végrehajtása érdekében beavatkozik a piaci erők szabad érvényesülésébe, mindenekelőtt azzal, hogy az ágazatot különböző eszközökkel támogatja, emellett a termelés és az értékesítés kulcsmozzanatai során is különféle eszközökkel él.

3.3. **Az együttműködés részleges hiánya és a rendelkezésre álló tények felhasználása**

3.3.1. *Az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezések alkalmazása a kínai kormánnyal kapcsolatosan*

(254) Bár a kínai kormány a vizsgálat során válaszolt a Bizottságtól egyes információkéréseire, figyelemre méltó volt az együttműködés alacsony szintje. A kormányzati kérdőívre adott válaszában a kínai kormány alapvető információkat nem közölt a különböző programok előkészítésével, nyomon követésével és végrehajtásával kapcsolatban. E kritikus elemeket a Bizottság alaposan dokumentálta a kínai kormánynak a 28. cikk alkalmazásáról küldött levélben. Válaszában a kínai kormány észrevételeket fogalmazott meg, amelyekkel a Bizottság az alábbi szakaszokban foglalkozik.

3.3.1.1. Az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezések alkalmazása a kedvezményes hitelnyújtással kapcsolatosan

(255) Annak érdekében, hogy a kínai pénzügyi intézményektől hatékonyan beszerezze a szükséges információkat, valamint az adminisztráció megkönnyítése érdekében a Bizottság felkérte a kínai kormányt, hogy továbbítson egyedi kérdőíveket bármely olyan pénzügyi intézménynek, amely kölcsönöket vagy exporthiteleket nyújtott a mintában szereplő vállalatoknak.

([96]) Az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium és hét másik szervezeti egység közleménye a gépjárműipar növekedésének stabilizálását célzó munkaterv (2023–2024) kiadásáról. Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm

(256) A kínai kormány úgy ítélte meg, hogy a Bizottságnak az egyedi kérdőív továbbítására irányuló kérése sérti a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 12.1. és 12.9. cikkét. Úgy ítélte meg, hogy a vizsgálat lefolytatására és a pénzügyi intézményektől való információgyűjtésre vonatkozó kötelezettség a vizsgálatot végző hatóságot terheli, és nem kérheti a kínai kormányt, hogy továbbítsa a kérdőíveket a pénzügyi intézményeknek, vélelmezve, hogy ezek a szervezetek közjogi szervek. Azzal érvelt, hogy ez a vélelmezésen alapuló megközelítés nem egyeztethető össze a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 1.1. cikke a) pontjának 1. alpontjával. A kínai kormány azzal is érvelt, hogy a Bizottság már hozzáfér a mintában szereplő exportáló gyártók kereskedelmi bankjainak jegyzékéhez, és a kérdőíveket közvetlenül megküldhette volna a szóban forgó pénzügyi intézményeknek.

(257) A kínai kormány továbbá azt állította, hogy a pénzügyi intézményeket nem értesítették megfelelően a tőlük kért információkról, nem kaptak 30 napot a kért információk benyújtására, és a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 12. cikkének (1) bekezdése értelmében sem kaptak elegendő lehetőséget arra, hogy a releváns információkat írásban rendelkezésre bocsássák. Emellett a kínai kormány úgy ítélte meg, hogy az említett kereskedelmi bankok személyzetének tagjai a kereskedelmi bankokról szóló törvény 53. cikke értelmében nem fedhetnek fel olyan államtitkokat vagy üzleti titkokat, amelyekről a kereskedelmi bankokról szóló törvény 53. cikke értelmében foglalkoztatásuk során tudomást szereztek, és ezért nem válaszolhatnak a kérdőívre.

(258) A Bizottság nem értett egyet ezzel az állásponttal. Először is a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az állami tulajdonban lévő szervezetektől kért információk a kínai kormány rendelkezésére állnak minden olyan szervezet esetében, amelyben a kínai kormány a fő vagy többségi részvényes. Ezenkívül, bár a Bizottság egyáltalán nem feltételezte, hogy a jogalanyok közjogi szervek, úgy ítélte meg, hogy a kínai kormány akkor is rendelkezik a szükséges felhatalmazással a pénzügyi intézményekkel való kapcsolattartáshoz, ha azok nem állami tulajdonban vannak, mivel mindegyikük a Nemzeti Pénzügyi Szabályozó Hatóság (NFRA) hatáskörébe tartozik, amely 2023-tól lépett a Kínai Banki és Biztosítási Szabályozó Bizottság (CBIRC) helyébe ([97]). E tekintetben nincs jelentősége annak a ténynek, hogy a Bizottság közvetlenül kapcsolatba léphetett volna az érintett pénzügyi intézményekkel. A szükséges információk gyűjtésének formája és módja a vizsgálatot végző hatóság mérlegelési jogkörébe tartozik ([98]). A Bizottság azt is megjegyezte, hogy a kínai kormány a korábbi vizsgálatok ([99]) során anélkül továbbította a kérdőívet bizonyos bankoknak, hogy megkérdőjelezte volna a Bizottság megközelítését. Továbbá, ami a kért információkat és a kérdőívre adott válaszok benyújtásának határidejét illeti, a Bizottsághoz egyetlen pénzügyi intézménytől sem érkezett pontosítás vagy határidő-hosszabbítás iránti megkeresés. A kitöltött kérdőívet benyújtó kínai Export-Import Bank (a továbbiakban: EXIM Bank) sem kért pontosítást.

(259) A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy a kínai kormány kizárólag az EXIM Bank részére továbbította a kérdőívet. A Bizottság azt is megjegyezte, hogy az EXIM Bank az egyetlen olyan bank, amely a kínai kormány által továbbított kérdőív kézhezvételét követően válaszolt arra. Az EXIM Bank a megállapodás szerinti meghosszabbított határidőn belül válaszolt a kérdőívre. Bár a kérdőív hiányos volt, a Bizottság megjegyezte, hogy az EXIM Banknak bőségesen volt lehetősége arra, hogy írásban benyújtsa a vonatkozó információkat. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy ha a kínai kormány továbbította volna a kérdőívet más pénzügyi intézményeknek, a Bizottság valószínűleg több választ kapott volna.

(260) A Bizottság nem a pénzügyi intézmények munkatársainak, hanem maguknak az intézményeknek küldött kérdőívet. Mindenesetre az, hogy bizonyos információk állami vagy üzleti titoknak tekinthetők, a benyújtott információk bizalmas kezelésére tekintettel nem releváns a szubvencióellenes eljárás keretében. Ezenkívül a mintába felvett gyártókat felkérést kaptak arra, hogy adjanak banki felhatalmazást, amely kifejezett engedélyt ad a Bizottság képviselőinek az egyes pénzügyi intézmények által nyújtott hitelekre vonatkozó valamennyi dokumentum ([100]) felülvizsgálatára. A mintában szereplő csoportok közül néhány megadta a kért engedélyt bizonyos típusú hitelekre vonatkozóan.

([97]) A Kínai Banki és Biztosítási Szabályozó Bizottság (CBIRC) helyébe 2023-tól az NFRA lépett.

([98]) Vizsgálóbizottsági jelentés: *Kína – brojlercsirke-termékek (21.5. cikk– USA)*, 7.229–7.231. WT/DS427

([99]) Lásd a (139) pontot, HL L 325., 2013.12.5., 88. o., és a (48) pontot, HL L 283., 2018.11.12., 7. o.

([100]) A teljesség igénye nélkül: hitelmegállapodások, hitelkérelmek, a bank hitelkérelemre vonatkozó belső értékelése, hitelbírálati dokumentáció.

(261) A (259) preambulumbekezdésben említettek szerint a Bizottság csak az EXIM Banktól kapott kitöltött kérdőívet. A kérdőívre adott válaszok csak a vállalati struktúrára, az irányításra és a tulajdonviszonyokra vonatkozó információkat tartalmaztak. Ami a tulajdonlást illeti, az EXIM Banknak az üzletrészek tekintetében nem állt módjában további információkat szolgáltatni az egyik részvényeséről, nevezetesen a Wutongshu Investment Platform Co., Ltd-ről, amely részvényeinek közel 90 %-át birtokolta. Az EXIM Bank nem szolgáltatott információt a mintában szereplő gyártóknak nyújtott hitelekről (vagy egyéb finanszírozási eszközökről). Mivel egyetlen pénzügyi intézmény sem válaszolt, a Bizottság nem kapott ellenőrizhető vállalatspecifikus információt a kedvezményes finanszírozásról.

(262) Ezen információ hiányában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy e vizsgálati terület szempontjából alapvető fontosságú információkat nem kapott meg. A Bizottság következésképpen tájékoztatta a kínai kormányt, hogy lehetséges, hogy az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdése szerint a rendelkezésre álló tényeket kell felhasználnia annak vizsgálatakor, hogy megvalósult-e a vélelmezett támogatásnyújtás kedvezményes hitelnyújtás révén, és ha igen, akkor milyen mértékben.

(263) A mintában szereplő exportáló gyártók a vizsgálat során zöldkötvények és eszközfedezetű értékpapírok kibocsátásáról számoltak be. Bár ezek a kötvények a korábbi vizsgálatok során a kedvezményes hitelezési program részeként már kiegyenlített kötvényeknek csak egy változatát képviselik, a jelek szerint azokra a zöld iparágakra – amelyhez az akkumulátoros elektromos járművek ágazata tartozik – vonatkozó jogszabályi és szabályozási keret irányadó. A Bizottság e konkrét kötvényekre vonatkozóan több mint tíz jogalkotási és szabályozási dokumentumot azonosított; ezek között említhető például *a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság zöldkötvények kibocsátására vonatkozó iránymutatása; a zöldkötvényeket támogató projektkatalógus (2021. évi kiadás), amelyet a három minisztérium és bizottság, köztük a Kínai Központi Bank bocsátott ki*, valamint a Kínai Központi Bank 2015. évi 39. sz. közleménye a zöldkötvények bankközi kötvénypiacon történő kibocsátásáról. A Bizottság felkérte a kínai kormányt, hogy ismertesse a zöld finanszírozás és az eszközfedezetű értékpapírok kibocsátására és kezelésére vonatkozó szabályozási keretet, valamint az egyes érintett szereplők, köztük a gépjárműfinanszírozó vállalatok szerepét. A kínai kormány megtagadta ezen információk benyújtását, azzal érvelve, hogy a Bizottság kérése nem tartalmazta a program teljes körű leírását, és hogy a bizonyítékok elégséges voltáról szóló feljegyzés nem szolgált bizonyítékkal az ilyen kötvényekkel kapcsolatos pénzügyi hozzájárulásra, gazdasági előnyre és egyedi jellegre vonatkozóan. Ezenkívül a helyszíni ellenőrző látogatás során a kínai kormány elzárkózott a témával kapcsolatos egyeztetéstől, és nem válaszolt a Bizottság kérdéseire.

(264) A Bizottság megjegyezte, hogy a kötvények kibocsátásán keresztül nyújtott kedvezményes finanszírozás szerepel a bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzésben, és hogy a kínai kormány a vizsgálat megindítása előtt nem vitatta a program létezését. A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy a zöldkötvények és az eszközfedezetű értékpapírok csupán a legtöbb szempontból hasonló program változatai.

(265) 2024. május 21-én a kínai kormány észrevételeket nyújtott be a Bizottság 2024. május 8-i levelével kapcsolatban, amelyben jelezte, hogy az alaprendelet 28. cikkével összhangban a rendelkezésre álló tényeket kívánja alkalmazni (a továbbiakban: a 28. cikk alkalmazásáról szóló levél).

(266) Az A. függelék pénzügyi intézményekhez való továbbítására irányuló felkérésre reagálva a kínai kormány azt állította, hogy a Bizottságnak közvetlenül az érintett jogalanyokhoz kell fordulnia információkéréseivel. A kínai kormány továbbá azt állította, hogy a pénzügyi intézmények független gazdasági egységek, amelyek nem állnak kapcsolatban a kínai kormánnyal. A kínai kormány továbbá azt állította, hogy az A. függelék bizalmas és üzleti szempontból érzékeny információkat kér.

(267) A Bizottság nem értett egyet ezzel az állásponttal. Először is a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az állami tulajdonban lévő szervezetektől (akár vállalatoktól, akár köz- vagy pénzügyi intézményektől) kért információk a kínai kormány rendelkezésére állnak minden olyan szervezet esetében, amelyben a kínai kormány a fő vagy többségi részvényes. Valójában a Kínai Népköztársaság vállalatok állami tulajdonú eszközeiről szóló törvénye ([101]) szerint az Államtanács állami tulajdonú eszközök felügyeletével és kezelésével megbízott bizottsága által alapított, állami tulajdonú eszközök felügyeletét és kezelését végző ügynökségek, valamint a helyi népi kormányzatok látják el az állami beruházással működő vállalatok tőkebefizetőjének feladatait és felelősségi köreit a kormány nevében. Ezek az ügynökségek tehát jogosultak az eszközök után járó hozamokra, a jelentős döntések meghozatalában való

([101]) A Kínai Népköztársaság törvénye a vállalatok állami tulajdonú eszközeiről, a Kínai Népköztársaság elnökének 5. számú rendelete, 2008. október 28., 11. és 12. cikk.

részvételre, valamint az állami beruházással működő vállalatok vezető beosztású személyzetének kiválasztására. Ezenkívül a fent említett, az állami tulajdonban lévő eszközökről szóló törvény 17. cikke értelmében az állami beruházással működő vállalatok elfogadják a kormányok és az érintett kormányzati szervek és ügynökségek igazgatását és felügyeletét, elfogadják az állami felügyeletet, és felelnek a tőkebefizetők felé.

(268) Ezenkívül a kínai kormány rendelkezik a pénzügyi intézményekkel való kapcsolattartáshoz szükséges hatáskörrel, még abban az esetben is, ha azok nem állnak állami tulajdonban, mivel mindegyikük a kínai bankfelügyeleti hatóság illetékességi körébe tartozik. Például a bankfelügyeletről szóló törvény ([102]) 33. és 36. cikke szerint az NFRA hatáskörrel rendelkezik arra, hogy a Kínában székhellyel rendelkező összes pénzügyi intézményt információk – például pénzügyi beszámolók, statisztikai jelentések, valamint az üzleti tevékenységükkel és gazdálkodásukkal kapcsolatos információk – benyújtására kötelezze. Az NFRA arra is utasíthatja a pénzügyi intézményeket, hogy adjanak tájékoztatást ezekről az információkról.

(269) A kínai kormány azt állította, hogy ismertette az irányadó hitelkamatláb képzési mechanizmusát, és arra hivatkozott, hogy a Bizottság hitelkezelési és hitelértékelési rendszerrel kapcsolatos információkérése nem egyértelmű. A zöldkötvényeket illetően a kínai kormány azt állította, hogy a Bizottság kérései nem is voltak egyértelműek, így azokra nem lehetett pontos választ adni.

(270) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az észrevételek megalapozatlanok. A Bizottság több alkalommal tett fel konkrét, egyértelmű és releváns kérdéseket, amelyekkel kapcsolatban a kínai kormány megtagadta a vonatkozó információk szolgáltatását. A kínai kormány nem bocsátotta rendelkezésre azokat a szükséges információkat, amelyek lehetővé tették volna az irányadó hitelkamatláb képzési mechanizmusának megértését, és alátámasztanák a kínai kormány e tekintetben adott válaszát. Ugyanígy a kínai kormány a hitelkezelési és hitelértékelési rendszer jogalapját és szabályozási keretét sem ismertette. Emellett információkérésében a Bizottság több konkrét hivatalos dokumentumra hivatkozott a zöldkötvényekkel és a gépjármű-finanszírozó vállalatokkal kapcsolatban, amelyek esetében a kínai kormány nem ismertette a jogi és szabályozási keretet, a kínai kormány továbbá nem hajlandó magyarázatot adni arra, hogy mi minősül zöldkötvénynek, annak ellenére, hogy azt hivatalos dokumentumai említik.

(271) Az EXIM Bankot illetően a kínai kormány azt állította, hogy a kért információk nem tekinthetők szükségesnek. A kínai kormány továbbá azt állította, hogy a kért információk üzleti titkokat tartalmaztak, így azokat az EXIM Bank nem közölheti. Ezenkívül a Bizottságnak a mintában szereplő exportáló gyártóktól is meg kellett volna kapnia a vonatkozó információkat.

(272) A Bizottság megjegyezte: önállóan dönt arról, hogy mely információkat tartja szükségesnek a vizsgálathoz, ez egyik félnek sem feladata. Emellett az EXIM Bankra vonatkozó információk közvetlenül kapcsolódnak a vizsgált programhoz. Következésképpen a kért információk relevánsak és szükségesek a Bizottság számára a program megfelelő értékeléséhez. Végezetül a Bizottság emlékeztetett arra, hogy a kínai kormány nemcsak szabályozó hatáskörrel rendelkezik, hanem az EXIM Bank irányításáért is felelős. Következésképpen a kínai kormány nem háríthatja át teljes mértékben a mintában szereplő gyártókra az adatszolgáltatás felelősségét. A Bizottság emiatt elutasította ezeket az állításokat.

(273) A kért információ hiányában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy e vizsgálati terület szempontjából alapvető fontosságú információkat nem kapott meg. A Bizottság következésképpen tájékoztatta a kínai kormányt, hogy lehetséges, hogy az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdése szerint a rendelkezésre álló tényeket kell felhasználnia annak vizsgálatakor, hogy megvalósult-e a vélelmezett támogatásnyújtás kedvezményes hitelnyújtás révén, beleértve a zöldkötvények és eszközfedezetű értékpapírok kibocsátását is, és ha igen, akkor milyen mértékben.

3.3.1.2. Az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezések alkalmazása az inputanyagokkal kapcsolatosan

(274) Annak érdekében, hogy az inputanyagok (alkatrészek, összetevők és nyersanyagok) Kínában működő független beszállítóitól hatékonyan beszerezze a szükséges információkat, valamint az adminisztráció megkönnyítése érdekében a Bizottság felkérte a kínai kormányt, hogy továbbítson egyedi kérdőívet az inputanyag-beszállítóknak.

([102]) A Kínai Népköztársaság törvénye a bankszektor szabályozásáról és felügyeletéről, a Kínai Népköztársaság elnökének 58. számú rendelete, 2006. október 31.

(275) A kínai kormány úgy ítélte meg, hogy a Bizottságnak az egyedi kérdőív továbbítására irányuló kérése sérti a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 12.1. és 12.9. cikkét. Úgy ítélte meg, hogy a vizsgálat lefolytatására és az inputanyag-beszállítóktól való információgyűjtésre vonatkozó kötelezettség a vizsgálatot végző hatóságot terheli, és nem kérheti a kínai kormányt, hogy továbbítsa a kérdőíveket a független kereskedelmi szervezeteknek vélelmezve, hogy ezek a szervezetek közjogi szervek. Azzal érvelt, hogy ez a vélelmezésen alapuló megközelítés nem egyeztethető össze a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 1.1. cikke a) pontjának 1. alpontjával. A kínai kormány azzal is érvelt, hogy a Bizottság már hozzáfér a mintában szereplő exportáló gyártók beszállítóinak jegyzékéhez, és a kérdőíveket közvetlenül megküldhette volna a részükre.

(276) A kínai kormány továbbá azt állította, hogy az inputbeszállítókat nem értesítették megfelelően a tőlük kért információkról, nem kaptak 30 napot a kért információk benyújtására, és a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 12. cikkének (1) bekezdése értelmében sem kaptak elegendő lehetőséget arra, hogy a releváns információkat írásban rendelkezésre bocsássák.

(277) Továbbá azzal érvelt, hogy a beszállítókat visszatartani lehetne attól, hogy bizalmas információkat tartalmazó válaszaikat a kínai kormányon keresztül nyújtsák be, és hogy a kérdőív nem tartalmazott a betekinthető változat benyújtására vonatkozó utasításokat.

(278) E tekintetben a Bizottság megjegyezte, hogy a kínai kormánynak küldött kérdőív tartalmazott arra vonatkozó utasításokat, hogy szolgáltasson bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy valóban továbbította a kérdőívet az inputbeszállítóknak. A kínai kormány a kérdőívre adott válaszában nem szolgáltatott erre vonatkozó bizonyítékot. E bizonyítékok hiányában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az inputbeszállítóknak küldendő kérdőív gyakorlati vonatkozásaival kapcsolatos állítások nem helytállóak.

(279) A kínai kormány nem közölt a vizsgált inputanyagok kínai beszállítóinak nevét és tulajdonosi szerkezetét tartalmazó áttekintést, arra hivatkozva, hogy az információk bizalmasak, vagy nem állnak rendelkezésre. A kínai kormány továbbá nem szolgáltatott részletes információkat az akkumulátoros elektromos járművek gyártásához felhasznált inputanyagok kínai belső piacának jellemzőinek többségéről, így a következőkről sem: az állami tulajdonú vállalatok belföldi termelésből és fogyasztásból való részesedése, a belföldi piac mérete, az állam és/vagy az állami tulajdonú vállalatok árképzési politikája, a gyártáshoz felhasznált inputanyagok tényleges ára a belföldi piacon, valamint statisztikák.

(280) Mivel nem kapott információt a kínai kormánytól a fent felsorolt valamennyi elemről, köztük a belföldi piac szerkezetéről, az árképzési mechanizmusokról és az árakról, valamint a vállalatok részesedési viszonyairól, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a vizsgálat szempontjából alapvető fontosságú információkat nem kapott meg.

(281) A Bizottság 28. cikk alkalmazásáról szóló levelére küldött válaszában a kínai kormány kifogásolta a rendelkezésre álló tények használatát.

(282) Ami a különböző alkatrészekre és összetevőkre, valamint nyersanyagokra vonatkozó információkat illeti, a kínai kormány megismételte azt az érvét, hogy nem rendelkezik információkkal az alkatrészek és összetevők beszállítóiról, nem gyakorol ellenőrzést a beszállítók felett, lehetetlen őket együttműködésre kényszeríteni, és hogy a megkeresés a Bizottság feladata. Ezenkívül azt állította, hogy a Bizottság által kért információk köre túl tág, nem szükségesek a vizsgálathoz, és hogy a Bizottság jogellenesen bővítette ki a vizsgálat terjedelmét. Hasonlóképpen a Kínai Akkumulátorágazati Szövetségre (a továbbiakban: CBIA) vonatkozó információkat illetően azt is állította, hogy nem gyakorol ellenőrzést a CBIA felett, amely hivatalosan nem áll kapcsolatban a kínai kormánnyal, és hogy a Bizottságnak közvetlenül a szövetséghez kellene fordulnia.

(283) Végezetül, ami a termelésre, a fogyasztásra, a belföldi beszállítói piac szerkezetére és a rugalmasságra vonatkozó információkat illeti, a kínai kormány azzal érvelt, hogy az adatok nem állnak rendelkezésére.

(284) A Bizottság megjegyezte: önállóan dönt arról, hogy mely információkat tartja szükségesnek a vizsgálathoz, ez egyik félnek sem feladata. A Bizottság nem tudja elfogadni azt az érvet sem, amely szerint az információkérés túl széles körű, mivel – tekintettel a beszállítók és az érintett inputok számára – az információk természetüknél fogva nagy mennyiségű adat összegyűjtését teszik szükségessé. Továbbá azzal az érvvel kapcsolatban, hogy a kínai kormánynak nincs befolyása a beszállítók felett, és ezért nem lehet őket együttműködésre kényszeríteni, a Bizottság a fenti (278) preambulumbekezdésben kifejtett okokra hivatkozott, amelyek miatt ezeket az állításokat nem tartotta helytállónak.

(285) A kibővített terjedelemre vonatkozó állítást illetően a Bizottság megjegyezte, hogy a szóban forgó program már a bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzésben is szerepelt, és az eljárás megindításáról szóló értesítésnek, valamint a kínai kormánnyal folytatott konzultációknak is tárgya volt. Ezért a kért információk köre soha nem haladta meg a vizsgálat eredeti terjedelmét.

(286) A Bizottság először is megjegyezte, hogy a kínai kormány nem vitatta, hogy nem közölt információkat a Bizottság információkérésével érintett többi szövetség egyikéről sem, nevezetesen a CBIA-ról, a Kínai Nemvasfém-gyártók Ágazati Szövetségéről (CNFA), a Kínai Erőforrás-Ágazati Szövetségről (CIAPS), a Kínai Fotovoltaikus Ágazati Szövetségről (CPIA), a Kínai Nemvasfém-ipari Szövetségről (CNMIA) és a Kínai Nemvasfém-feldolgozók Szövetségről (CNMPIA). Továbbá a (278) preambulumbekezdésben leírtak szerint a kínai kormány nem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy továbbította volna a kérdőíveket a beszállítóknak vagy a CBIA-nak. E bizonyítékok hiánya aggályokat vet fel a vizsgálat során való együttműködéssel kapcsolatban. A Bizottság azt sem tudja elfogadni, hogy a kínai kormány ne rendelkezett volna információval a belföldi beszállítói piacok szerkezetéről. Az alábbi 3.7.2. szakaszban leírtak szerint a Bizottság megállapította, hogy az állam több akkumulátor- és lítiumbeszállítóban is részesedéssel bír. Ezért a (268) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt az állam számos eszközzel rendelkezik az állami tőkével működő vállalkozásokkal kapcsolatos adatgyűjtéshez. Továbbá, amint azt a CBIA és a CIAPS beszállítói piacokon betöltött közvetlen szerepe is bizonyítja, az állam számos egyéb eszközzel rendelkezik ahhoz, hogy adatokat gyűjtsön a beszállítói piacokon működő valamennyi állami tulajdonú és egyéb jogalanyról. Végezetül a fogyasztásra, a termelésre, a piac szerkezetére és az árakra vonatkozó átfogó statisztikák gyűjtése olyan funkciók szerves részét képezi, amelyeket jellemzően egy szuverén állam lát el. Miután a kínai kormány nem közölt információkat a felsorolt elemekről, arra a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a vizsgálat szempontjából lényeges információkat nem kapott meg, és hogy az inputokra vonatkozó ténymegállapításaihoz a rendelkezésre álló tényekre kell támaszkodnia.

3.3.1.3. Az alaprendelet 28. cikke (1) bekezdésében foglalt rendelkezések alkalmazása az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek promóciójára és alkalmazására vonatkozó pénzügyi támogatással kapcsolatban

(287) A Bizottság felkérte a kínai kormányt, hogy töltsön ki kérdőívet, amely konkrét kérdéseket tartalmazott az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek promóciójára és alkalmazására vonatkozó pénzügyi támogatási politikával kapcsolatban. A válaszában a kínai kormány nem közölt alapvető információkat olyan elemekről, mint a program előkészítése, nyomon követése és végrehajtása, valamint a program hatálya alá tartozó járművek becsült mennyisége.

(288) A kínai kormány nem adott át előkészítő dokumentumokat (megvalósíthatóság, várt eredmények), sem közbenső, sem végleges dokumentumokat (az eredmények értékelése, az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának fejlődésére gyakorolt hatás, az előnyök eloszlása a gyártók és a felhasználók között). Nem azonosította és nem ismertette az illetékes hatóságok által a programmal kapcsolatban vezetett nyilvántartások típusait.

(289) Hasonlóképpen a kínai kormány nem nyújtotta be a vizsgálati időszakban értékesített akkumulátoros elektromos járművekhez kapcsolódó kormányzati kifizetések ütemezését. Ezenkívül nem adta meg az akkumulátoros elektromos járművek iránti igénylésekkel kapcsolatban az elmúlt négy évben juttatott támogatások teljes összegét. Nem jelölte meg továbbá, hogy az évek során milyen alapon csökkent az egy járműre jutó támogatás. Nem közölte, hogy 2018 óta hány akkumulátoros elektromos jármű után került sor támogatás juttatására. Ezenkívül a kínai kormány nem tudta ismertetni azt sem, hogy az importált akkumulátoros elektromos járművek esetében milyen eljárás keretében igényelhető forrás.

(290) A kínai kormány továbbá nem tudta benyújtani a következőket: i. éves konszolidált táblázatok, amelyek feltüntetik az elmúlt négy évben külföldi gyártónként és importált modellenként kifizetett összegeket, ii. külföldi vállalatok instrukció iránti kérelmei a 2020 és 2023 közötti időszakban igényelt pénzügyi támogatási források rendezésével kapcsolatban, iii. azon importált akkumulátoros elektromos járművek száma, amelyek után a vizsgálati időszakban vagy az azt megelőző években forrástranszfer történt.

(291) Végezetül a kínai kormány nem szolgált magyarázattal arra vonatkozóan, hogy léteznek-e hasonló programok központi vagy tartományi szinten.

(292) Miután a kínai kormány nem közölt információkat a felsorolt elemek mindegyikére kiterjedően, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a vizsgálat szempontjából lényeges információkat nem kapott meg.

(293) A Bizottság 28. cikk alkalmazásáról szóló levelére küldött válaszában a kínai kormány kifogásolta a rendelkezésre álló tények használatát.

(294) A kínai kormány azt állította, hogy nem fér hozzá a megvalósíthatósági tanulmányokkal, a várt eredményekkel kapcsolatos információkhoz sem közbenső, sem végleges dokumentumok formájában.

(295) A kínai kormány azt is állította, hogy a vizsgálati időszakban értékesített akkumulátoros elektromos járművekhez kapcsolódó kormányzati kifizetések ütemezésére, az érintett kormányok által a programmal kapcsolatban vezetett nyilvántartások jellegére, valamint a támogatásnyújtással érintett akkumulátoros elektromos járművek számára és az akkumulátoros elektromos járművek bejelentett értékesítésére vonatkozó információk a jelenlegi vizsgálat szempontjából irrelevánsak és szükségtelenek.

(296) Ami a külföldi gyártók részére modellenként kifizetett összegekre vonatkozó információkat illeti, a kínai kormány azt állította, hogy nem rendelkezik ezekkel az információkkal, és azok a jelen vizsgálat szempontjából irrelevánsak és szükségtelenek.

(297) A Bizottság megállapította, hogy rendkívül valószínűtlen, hogy a kínai kormány ne őrizne információkat egy több éve tartó program megvalósíthatósági vizsgálataira vagy várható eredményeire vonatkozóan, amelyet értékelések alapján többször felülvizsgáltak és kiigazítottak, legfőképpen pedig amely a kínai kormány által kezelt központi költségvetés jelentős részét érintette. A felülvizsgálatokhoz bizonyára szükség van információkra a várt eredményekről, valamint a programban kedvezményezett vállalatokról. Ezért a Bizottság a következtetéseihez szükséges mértékben indokolt esetben a rendelkezésre álló tényekre támaszkodhat.

(298) Ami az információk relevanciáját illeti, a Bizottság megjegyezte: önállóan dönt arról, hogy mely információkat tartja szükségesnek a vizsgálathoz, ez egyik félnek sem feladata. Ezenkívül a kormány által az akkumulátoros elektromos járművek gyártóinak nyújtott, a járműveik eladásán alapuló kifizetési rendszere, a belföldi és a külföldi gyártók részére folyósított összegek, valamint az e kifizetésekről vezetett nyilvántartások közvetlen kapcsolatban állnak a vélelmezett támogatási programmal, többek között annak kiszámítása és egyediségének meghatározása tekintetében. Következésképpen a kért információk relevánsak és szükségesek a Bizottság számára a program megfelelő értékeléséhez.

(299) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek promóciójára és alkalmazására vonatkozó pénzügyi támogatási politikával kapcsolatos megállapításaihoz a rendelkezésre álló tényekre kell támaszkodnia.

3.3.1.4. Az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezések alkalmazása a vissza nem térítendő támogatásokra/egyéb támogatási programokra, beleértve az állami/regionális/helyi kormányzati programokat is

(300) A Bizottság felkérte a kínai kormányt, hogy szolgáltasson információkat azokról a nemzeti, tartományi vagy önkormányzati szintű támogatási programokról, amelyek a vizsgálati időszakot megelőző három naptári évben és a vizsgálati időszakban gazdasági előnyt biztosítottak a vizsgált termék gyártóinak/exportőreinek. A kínai kormány e tekintetben nem szolgáltatott információt, ugyanakkor a jelek szerint a kapcsolatot sem vette fel a központi szint alatti – tartományi vagy önkormányzati – hatóságokkal, hogy összegyűjtse a kért információkat.

(301) A Bizottság 28. cikk alkalmazásáról szóló levelére küldött válaszában a kínai kormány kifogásolta a rendelkezésre álló tények használatát.

(302) A kínai kormány azt állította, hogy nem kíséri figyelemmel a központi szint alatti kormányzatok vállalatoknak juttatott támogatásait. Emellett azzal érvelt, hogy a Bizottság megkeresésének általános jellege megnehezítette a kínai kormány számára, hogy kiterjedt információkat gyűjtsön valamennyi kínai tartománytól és településtől. Végezetül azt állította, hogy a kínai exportáló gyártók benyújtották a vonatkozó dokumentációt.

(303) A Bizottság megjegyezte, hogy valószínűtlen, hogy a kínai kormány ne őrzött volna meg információkat, vagy ne lenne jogosult információt kérni a tartományoktól és önkormányzatoktól az általa vagy a nevében teljesített készpénztranszferrel kapcsolatban. Olyan adatokról van szó többek között, mint az említett készpénztranszferek indokai, az érintett összegek és a kifizetések kedvezményezettjei. Ezért a Bizottság a következtetéseihez szükséges mértékben indokolt esetben a rendelkezésre álló tényekre támaszkodhat.

(304) A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy a kérdőíven és a hiánypótlásra felhívó levelekben részletes és konkrét információkérések szerepeltek. A Bizottság hasonlóképpen emlékeztetett arra, hogy a kínai kormány a programok aktív szereplője, hiszen ellenőrzi a jogi keretet, a döntéshozatali folyamatot, a folyósítást és a vissza nem térítendő támogatások programjának kialakítását. Következésképpen a kínai kormány nem háríthatja át teljes mértékben a mintában szereplő gyártókra az adatszolgáltatás felelősségét.

(305) Miután a kínai kormány nem közölt információkat a felsorolt elemekről, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a vizsgálat szempontjából lényeges információkat nem kapott meg, és hogy a támogatásokra/egyéb támogatási programokra, többek között az állami/regionális/helyi kormányzati programokra vonatkozó ténymegállapításaihoz a rendelkezésre álló tényekre kell támaszkodnia.

3.3.1.5. Vásárlásiadó-mentességi program

(306) A Bizottság felkérte a kínai kormányt, hogy töltse ki a vásárlásiadó-mentességi programra vonatkozó konkrét kérdéseket tartalmazó kérdőívet. A kormányzati kérdőívre adott válaszában a kínai kormány nem közölt alapvető információkat olyan területekről, mint a program előkészítése, nyomon követése és végrehajtása, valamint a program hatálya alá tartozó járművek becsült mennyisége.

(307) Ami a program előkészítését és nyomon követését illeti, a kínai kormány nem közölt elemzést a várt eredményekről. A kínai kormány továbbá nem határozta meg és nem ismertette az érintett hatóságok által vezetett nyilvántartások típusait (pl. számviteli nyilvántartások, vállalatspecifikus akták, adatbázisok, költségvetési engedélyek stb.). Emellett a kínai kormány nem közölte az e politika keretében elengedett adó összegét. Ezenkívül a kínai kormány nem nyújtott be köztes dokumentumokat többek között az értékelési eredményekről, az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának fejlődésére vonatkozó hatásvizsgálatról, valamint az előnyök gyártók és felhasználók közötti eloszlásáról. Hasonlóképpen a kínai kormány nem tudta megadni az e program keretében támogatható, a katalógusban szereplő importált akkumulátoros elektromos járművek eladási számait sem.

(308) Ami a gépjárművásárlási adó alól mentesített, alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek katalógusát illeti, a kínai kormány nem adott választ i. a támogathatósági kritériumokkal, ii. az elutasított modellekre és a modellkérelmekre vonatkozó tájékoztató dokumentumokkal, valamint iii. a gyártóktól a pályázataikra vonatkozóan kapott információkkal kapcsolatos kérdésekre. A kínai kormány konkrétan nem nyújtott be magyarázatot vagy bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy milyen alapon fogadják el vagy utasítják el a programba felveendő járművekre vonatkozó kérelmeket. Ezenkívül a kínai kormány nem nyújtott be az elutasított modellekre vonatkozó tájékoztató dokumentumokat, továbbá nem nyújtotta be a modellkérelmeket és a gyártóknak e modellek elutasításával kapcsolatban megküldött dokumentumokat sem.

(309) Hasonlóképpen a kínai kormány nem közölt információt a Kínában nyilvántartásba vett akkumulátoros elektromos járművek mennyiségéről. Ezenkívül a kínai kormány nem szolgáltatott információt a vizsgálati időszakban vagy az azt megelőző időszakokban nyilvántartásba vett importált akkumulátoros elektromos járművek mennyiségéről. A kínai kormány továbbá nem szolgáltatott márka, modell és a bejegyzés helye szerint alábontott információkat az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek vagy akkumulátoros elektromos járművek nyilvántartásba vételi volumenéről. Végezetül a kínai kormány nem nyújtott be olyan kutatást, amely viszonyítási alapként szolgálhatna a kínai árrugalmassággal kapcsolatban.

(310) Miután a kínai kormány nem közölt információkat a fent felsorolt elemek egyikére kiterjedően sem, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a vizsgálat szempontjából lényeges információkat nem kapott meg.

(311) A Bizottság 28. cikk alkalmazásáról szóló levelére küldött válaszában a kínai kormány kifogásolta a rendelkezésre álló tények alkalmazását; ennek kapcsán arra hivatkozott, hogy a kért információk egyike sem állt a rendelkezésére.

(312) A kínai kormány továbbá azzal érvelt, hogy a nyilvántartásba vett akkumulátoros elektromos járművek volumenére vonatkozó információk a vizsgálat szempontjából irrelevánsak.

(313) A Bizottság megjegyezte, hogy igen valószínűtlen, hogy a kínai kormánynak ne állna rendelkezésére információ a Kínában egy adott időszakban nyilvántartásba vett akkumulátoros elektromos járművek számáról. Ez különösen annak fényében igaz, hogy az akkumulátoros elektromos járművek a nyilvántartásba vételkor különleges elbánásban részesülnek, amelynek feltételeit a kínai kormánynak kell értékelnie, ellenőriznie és nyomon követnie. A járműtulajdonosoknak Kínában átfogó dokumentumcsomagot kell benyújtaniuk a közlekedési hatóságokhoz a járművek beszerzésének, nyilvántartásba vételének és rendszámának igénylése során. A vásárlás pillanatától kezdve a vásárlóknak a vásárlási adóra vonatkozó szabályok szerint kell eljárniuk, és adóbevallást kell benyújtaniuk a járművásárlásról. A bevalláshoz részletes információkra van szükség, beleértve a jármű-azonosító számot (VIN), amely egyedileg azonosítja a jármű modelljét és egyes jellemzőit. Emellett a Kínában nyilvántartásba vett járművek járműtípus és -modell azonosítására is kiterjedő nyilvántartásba vételi eljárása a kínai közlekedési hatóságnál zajlik. Hasonlóképpen a rendszámtáblák meghatározott járművekhez kapcsolhatók.

(314) Épp ilyen valószínűtlen, hogy a kínai kormány ne őrizné meg a modellek katalógusba való felvételének elutasítására vonatkozó írásos dokumentációt, különösen arra tekintettel, hogy a katalógusba való felvételre irányuló eljárás jelentős mennyiségű, a gyártóktól származó adat benyújtásával jár, és a kínai kormányon belül több műszaki szolgálat általi értékelést igényel. A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy valószínűtlen, hogy a kínai kormány ne tudná megbecsülni egy régóta futó program keretében elengedett adóbevétel mértékét. Olyan programról van szó ugyanis, amely közvetlen hatással van a költségvetésre, és amelynek eredményeként a kormány több százmilliárd jüan adóbevételről mondhat le évente.

(315) Ezért a Bizottság a következtetéseihez szükséges mértékben a nyilvánosan elérhető forrásokra támaszkodott.

(316) Ami az információk relevanciáját illeti, a Bizottság megjegyzi: önállóan dönt arról, hogy mely információkat tartja szükségesnek a vizsgálathoz, ez egyik félnek sem feladata. Ezenkívül az akkumulátoros elektromos járművek nyilvántartásba vétele közvetlen kapcsolatban állt az állítólagos támogatási programmal, a kért információk tehát relevánsak és szükségesek ahhoz, hogy a Bizottság megfelelően értékelni tudja a programot.

(317) Bár a 3.9. szakaszban foglaltak szerint a Bizottság ideiglenesen úgy döntött, hogy nem tesz közzé megállapításokat a programról, fenntartja magának a jogot, hogy tovább vizsgálja annak kiegyenlíthetőségét. Következésképpen előfordulhat, hogy a Bizottságnak a rendelkezésre álló tényekre kell támaszkodnia a vásárlásiadó-mentességi programmal kapcsolatos megállapításaihoz, amennyiben elegendő elemet gyűjt annak megállapításához, hogy a program kiegyenlíthető.

3.3.2. *Az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezések alkalmazása a SAIC csoporttal kapcsolatosan*

(318) A SAIC csoport eleinte együttműködött Bizottsággal, és válaszolt a kérdőívre. Így különösen a vele kapcsolatban álló jogalanyok – köztük az akkumulátoros elektromos járművek hat gyártója – visszaküldték a kitöltött kérdőívet. Válaszaik azonban rendkívül hiányosnak bizonyultak, és 2023. december 12-én a Bizottság tájékoztatta a SAIC csoportot arról, hogy a Bizottság alkalmazni kívánja az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdését az ellenőrző látogatások előtt be nem nyújtott információk tekintetében, valamint arról, hogy a Bizottság megállapításai a rendelkezésre álló tényeken alapulhatnak, amennyiben ezeket az információkat nem kapja meg. A hiányzó információk többek között az előállítási költségre, a fő inputok beszerzésének részleteire, valamint arra vonatkoztak, hogy olyan vállalatok nem válaszoltak a kérdőívre, amelyek részt vesznek a vizsgált termékkel kapcsolatos tevékenységekben, kapcsolatban állnak a válaszadókkal, és felkérést kaptak kérdőív kitöltésére.

(319) A SAIC csoport nem nyújtotta be a hiányzó információkat; ezt azzal indokolta, hogy a csoport keretében nagy számú vállalattal áll kapcsolatban, és hogy a „*rendelkezésre álló tények*” alkalmazása nem tükrözné megfelelően a vizsgálat addigi szakaszában tanúsított fokozott együttműködését. Azzal érvelt, hogy a hiányosan benyújtott válaszok nagy száma a Bizottság által kért – gyakran indokolatlan – információmennyiségnek és a nagy számú kapcsolatban álló vállalat koordinációjával járó nagy megterhelésnek tudható be.

(320) Az együttműködés hiánya azonban az ellenőrző látogatások előtt, alatt és után egyaránt megerősítést nyert, mivel a vállalat többek között az előállítási költségekkel, az anyagjegyzékekkel, a termékleírásokkal (beleértve a beszállítóktól beszerzett nyersanyag kémiai összetételét is), a beszállítók beszerzési ügyletenkénti felsorolásával, valamint a kapott támogatásokkal kapcsolatban nem közölt kulcsfontosságú információkat. A Bizottság kifejtette a SAIC csoportnak, hogy ezek az információk szükségesek ahhoz, hogy konkrét megállapításokat lehessen tenni a különböző támogatási intézkedések keretében nyújtott támogatásokra vonatkozóan. A jelek szerint továbbá a csoporttal kapcsolatban álló további vállalatok sem válaszoltak a kérdőívre, noha a tevékenységük ezt megkívánta volna.

(321) A Bizottság megállapította, hogy a szükséges információk hiánya akadályozza a vizsgálatot. Ezért 2024. április 23-án a SAIC csoport ennek megfelelően tájékoztatás kapott a vizsgálatban való mindössze részleges együttműködés következményeiről, valamint a Bizottság azon szándékáról, hogy a be nem nyújtott vagy nem ellenőrizhető információk tekintetében az alaprendelet 28. cikkét alkalmazza. A Bizottság felkérte a vállalatot, hogy nyújtsa be észrevételeit.

(322) A Bizottság 2024. április 30-án észrevételeket kapott a SAIC csoporttól. A SAIC csoport nem értett egyet a csoport különböző tagjai által tanúsított együttműködés általános szintjére vonatkozó bizottsági értékeléssel, és számos olyan állítást terjesztett elő, amelyek arra a következtetésre vezettek, hogy az alaprendelet 28. cikkének tervezett alkalmazása nem indokolt.

3.3.2.1. A SAIC csoport állítása arról, hogy az alaprendelet 28. cikkének alkalmazására vonatkozó jogszabályi előírások nem teljesültek

(323) A SAIC csoport azt állította, hogy az alaprendelet 28. cikkének alkalmazására vonatkozó bizottsági értékelés egyes szempontok tekintetében tévesen értelmezte a rögzített tényállást; a fél megismételte, hogy legjobb képességei szerint működött együtt a vizsgálatban. A SAIC csoport kifejtette, hogy azokban az esetekben, amikor a kért információkat nem tudta vagy csak részlegesen tudta rendelkezésre bocsátani, „alternatív dokumentumokat" nyújtott be a bizottsági vizsgálat megkönnyítése érdekében.

(324) E tekintetben a SAIC csoport az alaprendelet 28. cikkének (3) bekezdésére, valamint az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlatára ([103]) hivatkozott, amely szerint még a hiányos vagy más módon nem megfelelő válaszokat is el kell fogadni.

(325) A SAIC csoport kiemelte a Bíróság ezen ügyben tett megállapítását ([104]), amely szerint „*a »szükséges információk« az érintett felek birtokában lévő azon információkra vonatkozik, amelyeknek szolgáltatására a célból hívják fel őket az uniós intézmények, hogy megtegyék a dömpingellenes vizsgálat keretében szükséges ténymegállapításokat*". Ugyanebben az ügyben ([105]) a Bíróság megállapította, hogy „ *ezen intézményekre hárul annak bizonyítása, hogy dömping, kár, illetve a dömpingelt behozatalok és e kár között okozati összefüggés áll fenn, következésképpen annak bizonyítása is, hogy egy információ »szükséges« ahhoz, hogy megtegyék a dömpingellenes vizsgálat keretében szükséges ténymegállapításokat*".

(326) A Bíróság megállapítása fényében a SAIC csoport a következő álláspontot közölte: „*E vizsgálat rendkívül összetett jellege miatt (mind a kért információk széles köre, mind az információszolgáltatásra kötelezett vállalatok nagy száma, mind az információnyújtáshoz szükséges idő rövidsége tekintetében), a Bizottságnak nem helyénvaló túlzottan szigorúan alkalmaznia a fent említett kritériumokat a benyújtott információkra*", továbbá „*amennyiben az információ hiányosnak minősül, a rendelkezésre álló tények felhasználását szigorúan az adott információ szükséges céljára kell korlátozni, és azt minden körülmények között más független forrásokra való hivatkozással kell ellenőrizni, teljes mértékben összhangban az alaprendelet 28. cikkének (5) bekezdésével*."

([103]) Lásd: T-413/13. sz., City Cycle Industries kontra Tanács ügy, ECLI:EU:T:2015:164, 120. pont; T-633/11. sz., Guangdong Kito Ceramics és társai kontra Tanács ügy, ECLI:EU:T:2014:271, 100. pont; A WTO Fellebbezési Testületének jelentése, *USA – melegen hengerelt acél*, WT/DS184/AB/R, elfogadás időpontja: 2001. augusztus 23., 81. pont; és a C-61/16. P. sz., European Bicycle Manufacturers Association (EBMA) kontra Giant (China) Co. Ltd. ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2017:968).

([104]) A Bíróság ítélete, European Bicycle Manufacturers Association (EBMA) kontra Giant (China) Co. Ltd., C-61/16. P, ECLI:EU:C:2017:968, 53–57. pont.

([105]) A Bíróság ítélete, European Bicycle Manufacturers Association (EBMA) kontra Giant (China) Co. Ltd., C-61/16. P, ECLI:EU:C:2017:968, 65. pont.

(327) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a mintában szereplő másik (többi) csoport megadta a kért információkat, és így azok a SAIC csoport számára könnyen hozzáférhetők voltak. Ezért a SAIC csoport úgy döntött, hogy nem adja meg a kért információkat – ezt a be nem nyújtott dokumentumok jegyzéke is bizonyítja, amelyet a csoport a vizsgálat során elfogadott és aláírt. A jegyzék bizonyítja, hogy a fél akadályozta a vizsgálatot azzal, hogy tudatosan nem a legjobb képességei szerint járt el. Emellett a Bizottság – e tekintetben a Bíróság megállapításaival összhangban – szükségesnek ítélte az információkat ahhoz, hogy a támogatási vizsgálat során megfelelő következtetéseket vonhasson le. A Bizottság mindemellett figyelembe vett minden olyan releváns és ellenőrizhető információt, amelyet a SAIC csoport akár teljes, akár hiányos „alternatív dokumentum" útján közölt. A Bizottság csak akkor használta fel a kedvezményes hitelnyújtásról, az exporthitel-biztosításról, a vásárlásiadó-mentességekről, az inputanyagokról és az alternatív energiaforrásokkal működő járművek promóciójára és alkalmazására vonatkozó pénzügyi támogatásokról rendelkezésre álló – többek között a 3.3. szakaszban említett, független forrásokból származó – tényeket, ha a benyújtott információk egyértelműen hiányosak voltak (és szerepelnek a helyszíni ellenőrzési jelentések közösen aláírt mellékleteiben), és a Bizottság elegendő információval rendelkezett a programokkal kapcsolatos következtetések levonásához. Helytelen azt feltételezni, hogy a Bizottság túlzottan szigorúan alkalmazta az alaprendelet 28. cikkének (3) bekezdésében meghatározott kritériumokat.

(328) Mivel a SAIC csoport az észrevételeiben azt állította, hogy *„a rögzített információk helytállóságát azok benyújtott formájában vélelmezni kell"*, a Bizottság a lényeges tényeknek és szempontoknak a mintában szereplő exportáló gyártóval való közlésében kifejtette, hogy az alaprendelet 28. cikke értelmében vett rendelkezésre álló tények felhasználásával a SAIC csoport által szolgáltatott információt a lehető legnagyobb mértékben felhasználta, és csak ellenőrzött információk hiányában támaszkodott nyilvános, független forrásokra. A Bizottság ezért elutasította azt az állítást, hogy az alaprendelet 28. cikkének alkalmazására vonatkozó jogszabályi előírások nem teljesültek.

3.3.2.2. Információkérés a kapcsolatban álló beszállítókról

(329) A (318)–(319) preambulumbekezdésben említettek szerint a vizsgálat több olyan be nem jelentett, a féllel kapcsolatban álló vállalatot tárt fel, amelyekre vonatkozóan a SAIC csoport nem válaszolt a kérdőívre. Megállapítást nyert, hogy ezek az „új" vállalatok különböző kulcsfontosságú szerződéses viszonyok keretében kapcsolatban állnak a féllel, és tevékenységük a SAIC csoporton belül inputanyagok, tőke, hitel, garanciák és egyéb finanszírozási formák biztosítására terjed ki. A SAIC csoport több ízben is elutasította a Bizottság kérdőív kitöltésére irányuló kérését, azzal érvelve, hogy az alapvető jogait sérti, azonban ezt érvekkel nem támasztotta alá.

(330) Észrevételeiben a SAIC csoport azt állította, hogy a vele kapcsolatban álló vállalatok nem tudnak, illetve nem kötelesek *együttműködni* a vizsgálatban, mindenesetre az alaprendelet 28. cikkének e vállalatokra történő alkalmazása nem indokolt, vagy csak szigorúan korlátozott formában lehetséges. A SAIC csoport által hivatkozott indokok több tényezőhöz kapcsolódtak, például:

— A kapcsolatban álló vállalat ügyleti érték tekintetében igen csekély (1 % alatti) arányt képvisel a SAIC csoport forgalmán belül.

— A kapcsolatban álló vállalaton belüli üzletrész vagy a felette gyakorolt érdemi ellenőrzés hiánya, amit alátámaszt az is, hogy a szóban forgó vállalatok nem teljesítették a SAIC csoport együttműködési kérelmét, vagy nem nyújtottak be általuk aláírt bizalmas dokumentumokat.

— A féllel kapcsolatban álló vállalatok üzleti tevékenységére sem az exportáló gyártó kérdőívében szereplő utasítások, sem a Bizottság által 2023. november 17-én közzétett magyarázó feljegyzésben ([106]) foglaltak nem terjedtek ki.

— A SAIC csoport válaszában már ismertetett bérmunkaszerződésből származó termelési volumen.

— A féllel vélelmezett kapcsolatban álló vállalatnak a vizsgálati időszakban nem volt K+F-ügylete vagy érvényes K+F-szerződése a SAIC csoporttal.

— A féllel vélelmezett kapcsolatban álló vállalat földhasználati jog kedvezményezettje volt, de jogosultja nem.

([106]) Az ügy aktájához fűzött feljegyzés: Kérdőív kitöltésére kötelezett, a féllel kapcsolatban álló vállalatok. (t23.005730).

(331) A Bizottság egyetértett azzal, hogy az említett magyarázó feljegyzéssel összhangban a mostani vizsgálatban a kérdőív kitöltése alól valóban mentesíthető a SAIC csoporttal kapcsolatban álló olyan vállalat, amely igen alacsony ügyleti értéket képvisel, és a csoport beszerzéseinek kevesebb mint 1 %-át teszi ki. A Bizottság azonban fenntartotta magának a jogot, hogy az alaprendelet 28. cikkét alkalmazza a SAIC csoporttal kapcsolatban álló vállalat által szállított alkatrészekre, mivel az erre vonatkozó információkat nem tudta ellenőrizni.

(332) A Bizottság megjegyezte, hogy a szóban forgó, a féllel kapcsolatban álló beszállító és a SAIC csoport közösen működtet egy vállalatot akkumulátorcellák, -modulok és -telepek fejlesztése, gyártása és értékesítése céljából, ennélfogva jogilag elismert üzlettársak. Következésképpen az (EU) 2015/2447 bizottsági végrehajtási rendelet 127. cikke értelmében egymással kapcsolatban állónak minősülnek, amely a kérdőív és az azt követő levelezés utasításainak megfelelően megalapozza a támogatási kérdőívre adott válasz kapcsolt félként történő benyújtására vonatkozó jogi kötelezettséget. A Bizottság ezért elutasította a csoport állítását.

(333) A SAIC csoport azt állította, hogy a Bizottságnak felül kell vizsgálnia értékelését, és tartózkodnia kell attól, hogy az alaprendelet 28. cikkét alkalmazza azokra a vállalatokra, amelyek megtagadták a pénzügyi vagy szerződéses kapcsolataik és a közös vállalatokra vonatkozó megállapodásaik közlését, és hogy ilyen esetben csak az alaprendelet 28. cikkének (5) bekezdésével összhangban használhat fel nyilvánosan hozzáférhető információkat. A Bizottság ismételten jelezte a SAIC csoportnak, hogy az a tény, hogy bizonyos információk „*alapvető üzleti titoknak*” minősülnek, irreleváns, tekintettel a szubvencióellenes eljárás keretében az alaprendelet 29. cikkével összhangban benyújtott információk bizalmas kezelésére. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(334) A SAIC csoport azt állította, hogy a Bizottság nem fejtette ki megfelelően, hogy a féllel kapcsolatban álló egyes vállalatoknak miért kellett volna kérdőívet kitölteniük. Második megkeresésében azonban a Bizottság kifejtette, hogy az aktában rendelkezésre álló információk (a kapcsolatban álló vállalatok fontos pénzügyi és/vagy ellenőrző szerepét bemutató szervezeti ábra) szerint ezek a vállalatok kapcsolatban állnak, mivel a jelek szerint a SAIC csoporton belül tőke, hitel vagy más típusú finanszírozás biztosításában vettek részt. A SAIC csoport másodszori elutasító válaszát követően azonban a Bizottság nem élt további megkereséssel, és 2024. április 23-án tájékoztatta a SAIC csoportot az együttműködés hiányának következményeiről.

(335) A SAIC csoport nem volt hajlandó válaszolni a kérdőívre egy vele kapcsolatban álló olyan vállalatra vonatkozóan, amelyről az egyik ellenőrző látogatás során megállapítás nyert, hogy bérmunkaszerződést kötött a csoporttal. Bár a SAIC csoport elismerte, hogy a vele kapcsolatban álló vállalat részt vesz a vizsgált termék gyártásában, azt is állította, hogy a Bizottságnak „*meg kellett volna erősítenie*”, hogy kitöltött kérdőívet vár el. Az észrevétel az együttműködés hiányát mutatta a SAIC csoport részéről, amely végül azt állította, hogy a 28. cikk alkalmazását e vállalat tekintetében a támogatásokhoz nem kapcsolódó elemekre kell korlátozni. A Bizottság elutasította ezt az állítást.

(336) Valójában ezeknek a kapcsolatban álló vállalatoknak a létezése is esetlegesen – a kitöltött kérdőívek benyújtását megelőző előzetes tájékoztatás, a kérdőívre adott válaszok, vagy a helyszíni ellenőrző látogatások keretében közölt információkból derült ki. Ezek a kapcsolatban álló vállalatok vagy a SAIC csoport beszállítói, vagy annak vevői voltak, és a jelek szerint sok esetben vettek részt a vizsgált termékhez kapcsolódó tevékenységekben akár kutatóintézetként, a bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzésben felsorolt alkatrészek és összetevők beszállítójaként, logisztikai vállalatként stb. Tekintettel tevékenységük jellegére, kitöltött kérdőívet kellett volna benyújtaniuk, amely lehetővé tette volna a Bizottság számára, hogy ellenőrizze az információkat, majd további bizonyítékokat kérjen.

3.3.2.3. Információk és egyéb dokumentumok, amelyeket a SAIC csoport nem adott át a helyszíni ellenőrző látogatások előtt és alatt

(337) Észrevételeiben a SAIC csoport azt állította, hogy a Bizottság hiánypótlásra felhívó leveleit követően ténylegesen rendelkezésre bocsátottak bizonyos információkat, amelyek a helyszíni ellenőrző látogatások során teljes mértékben ellenőrizhetők voltak. A SAIC csoport azonban csak a belföldi vevőknek nyújtott vásárlási- és fogyasztásiadó-mentességre vonatkozó információkat említett, elismerve, hogy a vizsgálat során a hiányzó információk fennmaradó részét nem közölte. Valójában a hiánypótlásra felhívó levelek kiemelték azokat a kulcskérdéseket, amelyek közlését a SAIC csoporthoz tartozó egyes gyártók szándékosan elmulasztották (a kérdőívre adott válaszokban a termelési és értékesítési előrejelzésekre, az előállítási költségekre, a belföldi értékesítések utáni vásárlási- és fogyasztásiadó-mentességre vonatkozó információk).

(338) A SAIC csoport összefoglalót közölt adott azokról a dokumentumokról, amelyeket a helyszíni ellenőrző látogatások előtt és alatt nem nyújtott be, és arra kérte a Bizottságot, hogy az alaprendelet 28. cikkét csak azon dokumentumok esetében alkalmazza, amelyeket az egyes jogalanyok nem bocsátottak rendelkezésre. A Bizottság a jegyzék áttekintését követően is fenntartotta álláspontját annak azon elemeivel kapcsolatban, amelyeket megküldött a SAIC csoportnak, és amelyek a rendelkezésre álló tények felhasználását indokolják; ezek közé tartoznak a támogatási programok, az akkumulátoroknak a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében történő biztosítása, az adómentességi és -csökkentési program révén elengedett bevételek, a kedvezményes finanszírozás nyújtása (például kötvények és tőkeinjekciók formájában), valamint a kitöltött kérdőívek hiánya. A Bizottság nem teljesíthette azt az igényt, hogy az alábbi elemek tekintetében ne utasítsa el a benyújtott információkat:

(a) *Anyagjegyzék, késztermékek és beszállított termékek leírása (pl. kémiai jellemzők, összetétel stb.).*

(339) Az anyagjegyzékek a termékek gyártásához szükséges nyersanyagok, összetevők és utasítások átfogó jegyzékei. A Bizottság többször is kifejtette a SAIC csoportnak, hogy a jegyzékek fontos szerepet töltenek be a vizsgálatban, mivel lehetővé teszik a késztermék alkotó főbb egyedi összetevők és anyagok, valamint azok származása azonosítását.

(340) A szóban forgó támogatási ügyben az anyagjegyzékek épp ilyen fontosak a késztermék (az akkumulátoros elektromos jármű vagy annak valamely alkotóeleme, például az akkumulátor) összeszereléséhez felhasznált alkatrészek, a felhasznált mennyiségek, azok specifikációja, belső anyagszáma és ebből következően beszállítóik neve azonosításában. Az anyagjegyzékek lehetővé teszik továbbá az előállítási költséggel való közvetlen kapcsolat megállapítását, mivel alapul szolgálhatnak a standard költségek, a tényleges költségek és a különbségből eredő eltérések kiszámításához.

(341) A SAIC csoport nem szolgáltatott teljes körű adatokat sem az anyagjegyzékekről, sem az előállítási költségekről, és fenntartotta, hogy ilyen jegyzékre nincs szükség a szubvencióellenes vizsgálatokhoz, mivel a támogatáskülönbözet kiszámításának egyetlen elemét sem érinti. A Bizottság nem értett egyet ezzel az értékeléssel, és megerősítette, hogy a kért információra szükség van ahhoz, hogy értékelni lehessen az előállítási költséggel, valamint a legfontosabb alkatrészekkel és összetevőkkel kapcsolatos információk teljességét és pontosságát.

(342) A SAIC csoport elismerte, hogy a termékleírásokkal kapcsolatos információk csak eseti alapon és csak részletenként adhatók meg. A SAIC csoport továbbá úgy vélte, hogy a Bizottság más megközelítést is alkalmazhatott volna a szolgáltatott adatok egyeztetésére. A SAIC csoport szerint ugyanis azzal, hogy az anyagjegyzék tekintetében minden egyes jogalannyal szemben azonos mélységű tájékoztatás volt az elvárás, tisztességtelen bánásmód valósult meg, amely sérti az Alapjogi Chartát, mivel az alkatrészek szállítására vonatkozó táblázatban szereplő információk más módszerekkel is ellenőrizhetők.

(343) A Bizottság fenntartotta, hogy a féllel kapcsolatban álló akkumulátorbeszállítók egyike sem nyújtotta be a vizsgálati csoport által kért igazoló dokumentumokat, különösen a termékleírásokat. A Bizottság először is úgy ítélte meg, hogy az anyagjegyzékkel kapcsolatos információkat minden egyes vállalatnak rendelkezésre kellett volna bocsátania, mivel a helyszíni ellenőrző látogatások során megerősítették, hogy noha az információk a birtokukban vannak, azok különféle – főként a beszállítókkal aláírt titoktartási megállapodással és a vállalat saját üzleti titkaival összefüggő – okokból nem közölhetők. Ezenkívül a vállalatok a kérdőív kitöltésekor ténylegesen felhasználták az anyagjegyzéket: az alapján határozták meg a bejelentendő alapanyagokat és azokat a beszállítókat, amelyeknek kérdőívet kell kitölteniük. Ez az egyik oka annak, hogy a Bizottság a helyszíni ellenőrző látogatást követően megújítsa kérelmét. A Bizottság ugyanis – a szokásos gyakorlatával ellentétben – minden jogalany számára lehetővé tette, hogy az anyagjegyzékre és az egyéb szállított alkatrészekre és nyersanyagokra vonatkozó adatokat közöljék, fenntartva azonban a jogot arra, hogy ezeket az információkat figyelmen kívül hagyja, mivel azokat a helyszínen nem lehetett ellenőrizni.

(344) A fent említettek szerint a SAIC csoport azt állította, hogy az egyes gyártók által felhasznált cella- és akkumulátorrendszer kémiai jellemzői és termékleírása anyagjegyzék nélkül is ellenőrizhetők, illetve az akkumulátorokhoz kapcsolódó gyártók által felhasznált egyes nyersanyagokra vonatkozó előírásokra vonatkozó információk is ellenőrizhetők anyagjegyzék nélkül. Egyes esetekben a SAIC csoport az ellenőrzési bizonyítékok körében az anyagjegyzékkel kapcsolatos információkat nyújtott be.

(345) Az azonban, hogy egy vállalat lehetővé teszi a Bizottság számára a vizsgált termék adott típusa tekintetében az anyagjegyzék megismerését, semmi esetre sem tekinthető egyenértékűnek a kért információ szolgáltatásával. A megtekinthető információk hiányosságán kívül (esetenként azok a vizsgált termék egyetlen típusára vonatkoztak) a SAIC csoport megerősítette, hogy kérésre sem volt hajlandó könnyen hozzáférhető információkat átadni a Bizottságnak.

(346) A Bizottság egyrészt elutasította azt az állítást, hogy az anyagjegyzék a vizsgálat szempontjából nem releváns, és nem lehet hatással a támogatási összeg kiszámítására. Másrészt miután az akkumulátorokat és az egyéb nyersanyagokat olyan kulcsfontosságú tényezőként azonosította, amelyek támogatás tárgyát képezhetik, az anyagjegyzékkel kapcsolatos információk hiányában, amelyek lehetővé tették volna a Bizottság számára, hogy értékelje a mintában szereplő gyártóknak szállított alkatrészek teljességét, pontosságát és specifikációit, a Bizottság úgy határozott, hogy a rendelkezésre álló tények alapján a nyersanyagokra vonatkozó egyéb információforrásokat használ fel.

(b) *Alkatrészek és összetevők ügyletenkénti beszerzési jegyzéke (beszerzési könyv)*

(347) A 28. cikk alkalmazásához fűzött észrevételeiben a SAIC csoport megerősítette, hogy a bizalmas adatkezelésre tekintettel nem minden nyújthatott be ügyletenkénti beszerzési jegyzéket, mivel ezek az elemek a gyártási költségekhez kapcsolódnak, és ezért üzleti titoknak minősülnek. Egyes esetekben azonban azt állította, hogy a vonatkozó táblázat a helyszíni ellenőrző látogatások során ellenőrizhető. A SAIC csoport azt állította, hogy a kért információk átfogó összefoglalóját táblázat formájában nyújtotta be, amely tartalmazta a támogatási összeg kiszámításához szükséges valamennyi információt, és hogy azokat a Bizottság a helyszíni ellenőrző látogatások során ellenőrizhette. A SAIC csoport azonban csak képernyőfelvételt tudott benyújtani a Bizottságnak bemutatott információkról, mivel az információforrást továbbra is bizalmasan kezelte, és bár a kért beszerzési jegyzék könnyen hozzáférhető, nem volt átadható. A SAIC csoport arra a következtetésre jutott, hogy a benyújtott információk minden esetben megfelelnek az alaprendelet 28. cikkének (3) bekezdésében foglalt kritériumoknak.

(348) A Bizottság nem értett egyet azzal, hogy a benyújtott információk megfelelnek az alaprendelet 28. cikkének (3) bekezdésében foglalt kritériumoknak. Bizonyos dokumentumokhoz közvetlen hozzáférésének megtagadása, valamint a kért releváns információk rendelkezésre bocsátása helyett képernyőfelvételek vagy összesített adatok rendelkezésre bocsátása semmi esetre sem tekinthető egyenértékűnek a kért információnak az információ megfelelő ellenőrizhetőségét biztosító bizonyíték formájában történő rendelkezésre bocsátásával. A ténylegesen kért adatok hiányos szolgáltatása megnehezíti az elfogadhatóan pontos ténymegállapítást. Továbbá mivel az információ könnyen hozzáférhető volt, nem tekinthető úgy, hogy a fél a legjobb képességei szerint járt volna el.

(349) A Bizottság azt is megjegyezte, hogy a beszerzésekre vonatkozó információk a tényleges költség helyett standard költséget (a vállalati erőforrás-tervezési rendszerben [ERP] allokált költséget) tükröztek. Ennek alapján és az anyagjegyzékkel kapcsolatos, fent említett megállapításokat figyelembe véve a Bizottság nem tudta ellenőrizni a vizsgált termék mintában szereplő gyártói által az alkatrészekre és összetevőkre vonatkozóan bejelentett mennyiségi és költséginformációk pontosságát, ezért elutasította azt az állítást, hogy a benyújtott információk megfelelnek az alaprendelet 28. cikkének (3) bekezdésében foglalt kritériumoknak.

(c) *Beszerzési keretmegállapodás (teljes változat) az E-3-3. (a/b) táblázatban felsorolt alkatrészek és összetevők beszállítói számára*

(350) Észrevételeiben a SAIC csoport azt állította, hogy egy esetben a helyszínen egyeztette az ügyletenkénti jegyzéket a számviteli nyilvántartásaival. Azt állította, hogy erre a szervezetre és a többi gyártó szervezetre vonatkozóan a helyszíni ellenőrző látogatások során bizonyíték formájában bekérte a vonatkozó beszerzési dokumentumokat, köztük számlákat, megrendeléseket, az ERP-rendszerekben rögzített tételeket. Ennek körében két akkumulátor-beszállító nyújtotta be ellenőrzési bizonyítékként az akkumulátoros elektromos járművek csoporton belüli gyártóival kötött vevőszerződéseit. Ennek alapján a SAIC csoport úgy ítélte meg, hogy az alaprendelet 28. cikkének (3) bekezdésében foglalt kritériumok teljesülnek, és a Bizottságnak az információkat teljes mértékben figyelembe kell vennie.

(351) A Bizottság elutasította azt az állítást, hogy a SAIC csoport a beszerzési keretmegállapodások átadásával teljes mértékben együttműködött. Valójában maga a SAIC csoport is elismerte, hogy e dokumentumok állítólag rendkívül bizalmas jellege miatt nem adhatta át a kérdőívre adott válasz vonatkozó szakaszában felsorolt alkatrész- és összetevő-beszállítókra vonatkozó beszerzési keretmegállapodás teljes változatát. Ezt megerősítette azon dokumentumok jegyzéke is, amelyeket sem az ellenőrző látogatás során, sem azt követően nem nyújtottak be, így a benyújtott dokumentáció többek között a keretszerződést és a műszaki leírásokat sem tartalmazta. A Bizottság továbbá emlékeztette a SAIC csoportot arra, hogy e dokumentumokat a kérdőívre adott eredeti válasz részeként kellett volna benyújtani. A szubvencióellenes eljárások keretében benyújtott „*érzékeny*” információk bizalmas kezelésére tekintettel az állítás nem alapos. Miután ezek a dokumentumok könnyen hozzáférhetők voltak a SAIC csoport számára, és azokat a kérdőívre adott válasz részeként be kellett volna nyújtani, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a SAIC csoport nem a legjobb képességei szerint járt el. A Bizottság ezért nem értett egyet azzal, hogy a benyújtott információk megfelelnek az alaprendelet 28. cikkének (3) bekezdésében foglalt kritériumoknak.

(d) *Ügyletenkénti értékesítési jegyzék (2020-VI) az értékesítés értéke és volumene, dátuma, a modell, a tételszám, a rövid kód, a jármű-azonosító szám, a vevő neve, a kiskereskedelmi ár, az eladási ár, a nettó ár, a héa nélküli nettó ár, a mennyiség, a kapcsolódó/független jogállás és a vizsgált termékkörbe tartozás megjelölésével*

(352) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az Excel-fájlok és a számlakönyvi kivonatok képernyőn való megjelenítése és képernyőfelvételeik rendelkezésre bocsátása az alapul szolgáló információk megadása nélkül nem helyettesítheti az ügyletenkénti teljes értékesítési jegyzék átadását, amely alapján a vonatkozó táblázatokban szereplő adatok teljes körű egyeztetése elvégezhető.

(353) Észrevételeiben a SAIC csoport azt állította, hogy a Bizottság nem vette figyelembe a SAIC csoporton belül meglévő számviteli és pénzügyi rendszerek sokféleségét, a kérdőív értékesítési táblázatainak teljes körű egyeztetéséhez pedig nemhogy elengedhetetlen, de szükséges sem volt, hogy a Bizottság ügyletenkénti jegyzéket kapjon. Ezért a Bizottságnak tartózkodnia kell a 28. cikk alkalmazásától, mivel egyes ellenőrzött vállalatok az ellenőrzés részeként benyújtották az ügyletenkénti jegyzéket, és a különböző jogalanyok által szolgáltatott információk minden esetben megfeleltek az alaprendelet 28. cikkének (3) bekezdésében meghatározott feltételeknek.

(354) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a csak korlátozott adatokat tartalmazó vagy néhány példát mutató képernyőfelvételek formájában szolgáltatott információk meghiúsítanák az alapvető adatok ellenőrzését és egyeztetését, ezért elutasította ezt az állítást. Mivel a fél nem bocsátotta rendelkezésre a részletes információkat, és csak képernyőképeket adott át, a Bizottság nem tudta ellenőrizni a benyújtott információk pontosságát, például azt, hogy az egyes értékesítési ügyletek ténylegesen kapcsolódtak-e a vizsgált termékhez.

(e) *Közös vállalkozásról szóló megállapodások*

(355) Észrevételeiben a SAIC csoport megerősítette, hogy egyes gyártó vállalatai tekintetében nem tudta benyújtani a közös vállalkozási megállapodás eredeti példányát, ennek kapcsán azzal érvelt azonban, hogy e közös vállalkozásról szóló megállapodások tartalmát az alapszabály is „*átveszi*”. A kérdőívre adott eredeti válasz részeként csak egy gazdálkodó egység nyújtotta be a közös vállalkozásról szóló megállapodást.

(356) Az előzőekben említettek szerint a Bizottság ismételten jelezte a SAIC csoportnak, hogy az a tény, hogy bizonyos információk „*alapvető üzleti titoknak*” minősülnek, irreleváns, tekintettel a szubvencióellenes eljárás keretében az alaprendelet 29. cikkével összhangban benyújtott információk bizalmas kezelésére. Az az állítás, hogy a közös vállalkozásról szóló, hiányzó megállapodások tartalmát az alapszabály is „*átveszi*”, csak e megállapodások kézhezvételét követően lett volna ellenőrizhető. Az akkumulátoros elektromos járművek SAIC csoporthoz tartozó egyik gyártója benyújtotta a közös vállalkozásról szóló megállapodás példányát, a többi gyártó részéről azonban erre nem került sor. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(f) *Beruházási tervek, jóváhagyás, a beruházások monitorozása és a 2020–2023 közötti időszakra vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányok, értékesítési előrejelzések*

(357) A SAIC csoport azt állította, hogy a kért dokumentumok (beruházási tervek, jóváhagyás, a beruházások monitorozása és a 2020 és 2023 közötti időszakra vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányok, értékesítési előrejelzések) nem relevánsak a vizsgálati időszak támogatási összegének kiszámítása szempontjából, mivel ezek a dokumentumok nem tartalmaztak a támogatási összeg kiszámításához szükséges elemeket vagy adatokat. Ezenkívül a kért dokumentumok vagy már elérhetők a nyilvánosan hozzáférhető éves jelentésekben, vagy olyan felekre vonatkozó bizalmas információkat tartalmaznak, amelyek felett a SAIC csoport nem gyakorol érdemi ellenőrzést, ennélfogva nem közölhetők.

(358) A Bizottság nem értett egyet a SAIC csoport állításával, és úgy ítélte meg, hogy a vizsgálat során nemcsak a jelentős kárral való fenyegetés értékelése, hanem például a vizsgált termék termelési kapacitásának értékelése szempontjából is relevánsak azok az információk, amelyek lehetővé teszik a tervezett beruházás jellegének és volumenének értékelését. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(g) *Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek utáni kreditekre vonatkozó előrejelzési jelentéshez kapcsolódó dokumentumok (lásd a személygépkocsik és az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek átlagos vállalati tüzelőanyag-fogyasztásáról szóló 18. cikket, a szempontok párhuzamos kezelésével)*

(359) A SAIC csoport azt állította, hogy a kért előrejelzési jelentéseket nem kell benyújtani, mivel azok vagy nem léteznek, vagy a vizsgálati időszakot követő információkhoz kapcsolódnak, ennélfogva ellenőrzésükre sincs szükség. A SAIC csoport ezért arra a következtetésre jutott, hogy a 28. cikk alkalmazása a vizsgálat ezen eleme tekintetében irreleváns.

(360) Mivel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ezeket az állításokat a helyszíni ellenőrző látogatások során nem tudta ellenőrizni, elutasította azt az állítást, hogy a 28. cikk alkalmazása a vizsgálat e vonatkozása tekintetében irreleváns.

(h) *Banki felhatalmazások, hitelkeretek.*

(361) A Bizottság kiemelte, hogy a megadott banki felhatalmazások nem terjednek ki minden olyan bankra, amellyel a SAIC csoporthoz tartozó vállalkozások üzleti kapcsolatban állnak, és hogy a banki felhatalmazáshoz kapcsolódó kérdőív sablonját előzetes bejelentés nélkül módosították.

(362) A SAIC csoport azt állította, hogy annak érdekében módosította a sablont, hogy a felhatalmazásokat kiterjessze a bankelfogadványokra és hitelkeretekre, ezért a sablon módosításai semmiképpen nem tekinthetők a felhatalmazások alkalmazási köre szűkítésének, éppen ellenkezőleg. A SAIC csoport azt állította, hogy a kért információkat rendelkezésre bocsátotta, és helyénvaló lenne, ha azoknak a Bizottság hitelt adna.

(363) A Bizottság megjegyezte, hogy a SAIC csoport egyes szervezetei elmulasztották a banki felhatalmazásokra, a hitelkeretekre és a hitel-tőke konverziókra vonatkozó információk közlését, ennélfogva a vizsgálat e szempontjaira vonatkozó kulcsfontosságú információkat nem kapott meg. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(i) *Vissza nem térítendő támogatást nyújtó programok*

(364) A SAIC csoport – amellett, hogy nem tagadta a kínai kormánytól származó támogatásokat – azt állította, hogy a támogatási összeg kiszámításához nem alapvető fontosságú *„a vissza nem térítendő támogatásonként kapott egyedi összegeket, a támogatások beérkezésének idejét, a támogatások leírását, a megfelelő kormányzati értesítéseket, a támogatások jellegét meghatározó megfelelő kormányzati értesítéseket és egyéb szükséges információkat”* figyelembe venni, mivel a bejelentett összegek a jogalanyok egésze számára kapott támogatásokra vonatkoznak, és nem csak a vizsgált termékhez kapcsolódnak. Ezenkívül a vizsgálati időszak alatt kapott támogatásoknak a táblázatokban szereplő összege közvetlenül egyeztethető a próbamérleggel és a főkönyvi számlákkal, különösen a nem üzemi eredmény és/vagy a kapott támogatások számlájával.

(365) Ennek következtében azonban a Bizottság nem tudta meghatározni az alapul szolgáló támogatási programokat, a vizsgálati időszakban kapott támogatások összegét, valamint azt, hogy ezek a támogatások befektetett eszközökhöz kapcsolódtak-e vagy sem. A Bizottság elutasította azt az állítást, hogy a vissza nem térítendő támogatásokra vonatkozó információk ellenőrizhetők.

(j) *Földhasználati jogok*

(366) A SAIC csoport azt állította, hogy a földhasználati jogok nem tartoznak az alapul szolgáló dokumentumok iránti bizottsági kérelemben szereplő területek közé. Az ellenőrző látogatásokat követően a Bizottságnak nem volt a földhasználati jogokkal kapcsolatos kérdése, kivéve két szervezetet, amelyektől 2024. február 21-én kapott választ.

(367) Az ellenőrző látogatások során kért egyes dokumentumok esetében a SAIC csoporthoz tartozó egyes szervezetek kifejtették, hogy a kért dokumentumok egy vagy két évtizeddel korábbi keltezésűek, és azokat már archiválták, vagy olyan harmadik félre vonatkoznak, amelyre a felhatalmazás nem terjedt ki. A SAIC csoport ezért azt állította, hogy a földhasználati jogok tekintetében bejelentett összeget pontosnak kell tekinteni és ekként kell felhasználni, és a Bizottság részéről nem helyénvaló a 28. cikk alkalmazása. A Bizottság a földhasználati jogokra vonatkozó eredeti megállapodások, az adásvételi szerződés és a földhasználati jogokért fizetett eredeti árat igazoló dokumentumok bekérését követően több esetben megállapította, hogy a kapott információk hiányosak, és ennélfogva teljes körű ellenőrzésük nem lehetséges. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(k) *Kötvények és vállalatközi finanszírozás*

(368) A SAIC csoport azt állította, hogy a kötvényekkel és a vállalatközi finanszírozással kapcsolatos dokumentumokat a Bizottság nem kérte. A SAIC csoport megjegyezte, hogy a kérdőívnek az állami fejlesztési bankok és az állami tulajdonú kereskedelmi bankok által nyújtott kedvezményes finanszírozásról szóló szakaszában nem szükséges megadni az eszközfedezetű értékpapírokra vonatkozó információkra, ezért elutasította a 28. cikk tervezett alkalmazását.

(369) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kérdőív kifejezetten a vállalatközi finanszírozásról és különösen a kötvényekről kér információt. Egyrészt a kérdőív kitöltésére a tőkejuttatásban részt vevő vállalatok kaptak felkérést; másrészt az eszközfedezetű értékpapír olyan kötvénytípus, amelyre vonatkozóan a Bizottság a kérdőíven információkat kért. A Bizottság továbbá megállapította, hogy a nyilvánosság számára hozzáférhető információk ellentmondanak egymásnak a kapcsolatban álló vállalatokkal kapcsolatban, amelyek nem működtek együtt (lásd a (320) preambulumbekezdést), ami egyértelműen azt mutatja, hogy a támogatások szempontjából lényeges alapvető információk közlése maradt el, ezért a Bizottság elutasította az állítást.

(l) *Az adóügyi képviselő jelentése a K+F-levonásról*

(370) A SAIC csoport megjegyezte, hogy a K+F-levonásról szóló jelentéseket rendszerint az adóügyi képviselők készítik el a vállalatok utasításainak megfelelően; elkészítésük azonban nem kötelező, ezért az ilyen jelentések iránti megkeresés nem volt alkalmazható. Ezek a jelentések megismerése továbbá nemhogy elengedhetetlen, de szükséges sem volt a K+F-levonások összegének ellenőrzéséhez, mivel a társaságiadó-bevallásban közölt vonatkozó összegek irányadók. A SAIC csoport kifogásolta az alaprendelet 28. cikkének tervezett alkalmazását.

(371) A Bizottság az egyik helyszíni ellenőrző látogatás megállapításával egyezően úgy ítélte meg, hogy nem tekinthető teljes körű együttműködésnek a K+F-levonásról szóló, a K+F-kiadások további levonását engedő adóügyi képviselői jelentésben szereplő információk kitakarása, ahogyan az a vállalkozások egyikénél történt. Azáltal, hogy a fél nem nyújtotta be az információkat, amelyek állítólag nem kapcsolódnak a vizsgált termékhez, ugyanakkor a SAIC csoport számára könnyen hozzáférhetők, a Bizottságnak nem volt módja a szóban forgó adókedvezmény-program sajátosságainak értékelésére. Következésképpen a Bizottság elutasította ezt az állítást.

3.3.3. *Az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezések alkalmazása a Geely csoporttal kapcsolatosan*

(372) A vizsgálat során a Bizottság megállapította, hogy egyes szükséges információk hiánya akadályozta a vizsgálatot, nevezetesen:

— megállapítást nyert, hogy a Geely csoport egyik beszállítója az (EU) 2015/2447 bizottsági végrehajtási rendelet ([107]) 127. cikke értelmében kapcsolatban állónak minősül, és hogy ez a vállalat nem nyújtott be kitöltött kérdőívet,

([107]) A Bizottság (EU) 2015/2447 végrehajtási rendelete (2015. november 24.) az Uniós Vámkódex létrehozásáról szóló 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet egyes rendelkezéseinek végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 343., 2015.12.29., 558. o.).

— a kérdőívet a Geely csoport egyetlen olyan finanszírozó vállalata sem töltötte ki teljeskörűen, amely szindikált hitelek, kétoldalú banki eszközök és eszközfedezetű értékpapírok útján – beleértve azok zöld típusait is – forrást juttatott a csoport akkumulátoros elektromos járművekkel foglalkozó üzletágának, beleértve az eszközfedezetű értékpapírokat is,

— a Geely csoport egyik vállalata sem nyújtott a kérdőíven kért teljes körű tájékoztatást azon támogatási programok jellegéről, amelyek keretében támogatásban részesült,

— a Geely csoport nem számolt be a kérdőíven kért módon az akkumulátoros elektromos járművek gyártásával kapcsolatos valamennyi folyamatban lévő és jövőbeli projektről,

— az akkumulátoros elektromos járművek ténylegesen a Geely csoporthoz tartozó gyártói közül többen nem adtak teljes körű választ a kérdőívre: kizárólag az inputbeszállítóknak szóló szakaszokra válaszoltak, így a gyártóktól jellemzően várt információk nagy részét nem nyújtották be,

— a Geely csoport továbbá a kérdőívre adott válaszában nem nyújtotta be a IV. mellékletet (Banki felhatalmazás). Végül a csoport nem bocsátotta rendelkezésre a csoport egyik exportáló gyártója szempontjából releváns holdingtársaságok tulajdonában lévő földhasználati jogokra vonatkozó információkat.

(373) Ennek eredményeként a Bizottság 2024. április 23-án értesítette a Geely csoportot arról, hogy a be nem nyújtott információk tekintetében az alaprendelet 28. cikkét kívánja alkalmazni. A Bizottság felkérte a vállalatot, hogy nyújtsa be észrevételeit.

(374) 2024. április 30-án a Geely csoport észrevételeket nyújtott be a Bizottság azon szándékával kapcsolatban, hogy a (372) preambulumbekezdés és a 2024. április 23-i levél szerinti információk tekintetében a rendelkezésre álló tényeket alkalmazza.

(375) Először is a Geely csoport azzal érvelt, hogy nem várható tőle, hogy egy tőle független, általa nem utasítható beszállítótól származó bizalmas információkat közöljön, és hogy mindenesetre a Bizottság elfogadhatóan releváns információkat kapott. A Geely csoportnak nem volt üzletrésze a beszállítóban, és nem rendelkezett semmilyen befolyással annak üzleti tevékenységére és irányítására.

(376) A Bizottság azonban megjegyezte, hogy a szóban forgó beszállító és a Geely csoport közösen működtet egy vállalatot akkumulátorcellák, -modulok és -telepek fejlesztése, gyártása és értékesítése céljából, ennélfogva jogilag elismert üzlettársak. Következésképpen az (EU) 2015/2447 bizottsági végrehajtási rendelet 127. cikke értelmében egymással kapcsolatban állónak minősülnek, amely a kérdőív és az azt követő levelezés utasításainak megfelelően megalapozza a támogatási kérdőívre adott válasz kapcsolt félként történő benyújtására vonatkozó jogi kötelezettséget. A Bizottság ezért elutasította a csoport állítását.

(377) Másodszor: a Geely csoport azt állította, hogy az akkumulátoros elektromos járművekkel foglalkozó üzletágának forrást juttató finanszírozó vállalatoktól származó további információt nem közölhet. A Geely csoporthoz tartozó, az akkumulátoros elektromos járművekkel kapcsolatos finanszírozásban részt vevő valamennyi vállalat benyújtotta az eredeti kérdőívek A. és E. szakaszában kért válaszokat. A Geely csoport továbbá azzal érvelt, hogy a megkeresés túl általános, nem kellően pontos, és a vizsgálat szempontjából nem közvetlenül releváns.

(378) Mindazonáltal a nyilvánosan hozzáférhető források révén a Bizottság számos olyan – többek között zöld –, a vizsgálati időszakot érintő eszközfedezetű értékpapírt talált, amelyeket a Geely csoport legalább egyik vállalata bocsátott ki, és amelyekre vonatkozóan a csoport még a konkrét kérést követően sem szolgáltatott információt, az eszközfedezetű értékpapír pedig olyan kötvénytípus, amelyre vonatkozóan az eredeti kérdőívben információkérés vonatkozott. A Bizottság ezért elutasította a Geely csoport állítását.

(379) Harmadszor, ami a támogatási programok jellegére vonatkozó teljes körű tájékoztatást illeti, a Geely csoport kifejtette, hogy a támogatási programok jellege és leírása csaknem minden esetben azonosítható az egyedi támogatási kifizetésekhez kapcsolódó banki bizonylatokon. A Geely csoport továbbá kifejtette, hogy a támogatási programokkal kapcsolatban – beleértve azok jogalapját is – nem rendelkezik további információkkal, és azok a kínai kormánytól igényelhetők.

(380) A Bizottság megjegyezte, hogy a banki bizonylaton szereplő korlátozott információk alapján nem tudta meghatározni a vizsgált termékkel kapcsolatban vissza nem térítendő támogatást nyújtó programok alapjául szolgáló támogatási programokat. Ugyanakkor a (300) preambulumbekezdésben említettek szerint a Bizottság megjegyezte, hogy a kínai kormány nem szolgáltatott információt a mintában szereplő csoportoknak nyújtott eseti, vissza nem térítendő támogatásokról. A Bizottság ezért elutasította a csoport állítását.

(381) Negyedszer, az akkumulátoros elektromos járművek gyártásával kapcsolatos egyes projektekre vonatkozó adatszolgáltatás hiányát illetően a Geely csoport azon a véleményen volt, hogy a folyamatban lévő és jövőbeli projektek – például az új autók esetleges piacra dobása – nem kapcsolódnak a vizsgálati időszakhoz, ennélfogva nem tartoznak e vizsgálat hatálya alá. A Geely Group hangsúlyozta ezen információk rendkívül bizalmas és piacérzékeny jellegét is.

(382) A Bizottság megjegyezte, hogy az eredeti kérdőíven, valamint a helyszíni ellenőrzések során adatszolgáltatást kért az akkumulátoros elektromos járművek gyártásával kapcsolatos, folyamatban lévő és jövőbeli projektekre vonatkozóan, mivel számos támogatási rendszer kapcsolódik az akkumulátoros elektromos járművek jövőbeli gyártásához, a gyártási kapacitás tervezett növelése pedig a károkozás veszélyének megállapítása szempontjából releváns. E teljes körű információk hiányában a Bizottság nem tudta meghatározni a vizsgált termékhez kapcsolódó valamennyi támogatási programot. A Bizottság ezért elutasította a csoport állítását.

(383) Ötödször, azt illetően, hogy az akkumulátoros elektromos járművek ténylegesen a Geely csoporthoz tartozó gyártói nem adtak teljes körű választ a kérdőívre, a Geely csoport ezeket a vállalatokat nem tekintette akkumulátoros elektromos járműveket gyártóknak, mivel az általuk gyártott járműveknek még számos ellenőrzésen és teszten kell átesniük. A Geely csoport azt is jelezte, hogy a bizottsági szolgálatok kérésének megfelelően további információkat szolgáltatott e vállalatokkal kapcsolatban.

(384) A Bizottság megjegyezte, hogy bár a vállalatok benyújtották a kért információkat, ezen információk igen késői benyújtása miatt nem tudta ellenőrizni azok teljességét és pontosságát. Különösen nem tudta megfelelően hitelesíteni bizonyos inputoknak az akkumulátoros elektromos járművek gyártási volumenéhez és költségeihez viszonyított kínálatát, mivel az e vállalatok által szolgáltatott költséginformációk nem voltak a bizottsági kérdőíven a gyártóktól rendszerint elvárt mértékben részletesek. A Bizottság ezért elutasította a csoport állítását.

(385) A IV. melléklet (Banki felhatalmazás) átadását illetően a Geely csoport azzal érvelt, hogy a kérdőívre adott eredeti válaszában benyújtotta a banki felhatalmazások egységes szerkezetbe foglalt változatát. A Bizottság a benyújtott dokumentumra visszatérve megerősítette annak használhatóságát.

(386) Végül a csoport egyik exportáló gyártóját érintő földhasználati jogokra vonatkozó információk kapcsán a Geely csoport jelezte, hogy a központhoz kapcsolódó földhasználati jogok függetlenek az akkumulátoros elektromos járművek gyártásától és értékesítésétől, továbbá a vizsgálat szempontjából irrelevánsak és lényegtelenek.

(387) A Bizottság megjegyezte, hogy a központot részben az akkumulátoros elektromos járművekhez kapcsolódó tevékenységekre használják. A központhoz kapcsolódó támogatásokat ezért az akkumulátoros elektromos járművekhez kapcsolódó azon tevékenységek arányában kell elosztani, amelyek ott zajlanak, a lényegesség ugyanakkor nem állapítható meg a birtokolt földhasználati jogokra vonatkozó alapvető információk nélkül. A Bizottság ezért elutasította a csoport állítását.

3.3.4. *Az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezések alkalmazása a BYD csoporttal kapcsolatosan*

(388) A Bizottság 2023. december 8-án értesítette a BYD csoportot arról a szándékáról, hogy alkalmazni kívánja az alaprendelet 28. cikkét azon információk tekintetében, amelyeket a BYD csoport nem nyújtott be, és felkérte a vállalatot, hogy nyújtsa be ezzel kapcsolatos észrevételeit. A BYD csoport 2023. december 15-én nyújtotta be a hiányzó információkat.

(389) A vizsgálat során a Bizottság megállapította, hogy a BYD csoport nem közölte az akkumulátorgyártáshoz felhasznált nyersanyagok (legalább) két beszállítójával fennálló kapcsolatát, és ezért ezek a vállalatok nem nyújtottak be kitöltött kérdőívet. Emellett mindkét beszállítóról megállapítást nyert, hogy jelentős mennyiségű lítiumot szállít, ami a kitöltött kérdőívet benyújtó vállalatoktól származó összes inputbeszerzés több mint 1 %-át teszi ki. Továbbá nem nyújtottak be a kínai kormánynak a független beszállítókra vonatkozó információkat annak ellenére, hogy a szubvencióellenes kérdőív rendelkezéseket tartalmazott a független beszállítókkal kapcsolatos tájékoztatásra vonatkozóan, ezenkívül a IV. melléklet (Banki felhatalmazás) benyújtására sem került sor. A Bizottság megállapította, hogy a szükséges információk hiánya akadályozza a vizsgálatot és az érintett programokkal kapcsolatos információkhoz való hozzáférést. Ennek eredményeként a Bizottság 2024. április 24-én értesítette a BYD csoportot arról, hogy a be nem nyújtott információk tekintetében az alaprendelet 28. cikkét kívánja alkalmazni, és felkérte a vállalatot, hogy nyújtsa be észrevételeit.

(390) 2024. április 30-án a BYD csoport észrevételeket nyújtott be a Bizottság azon szándékával kapcsolatban, hogy a (389) preambulumbekezdés szerinti információk tekintetében a rendelkezésre álló tényeket alkalmazza.

(391) A BYD csoport mindenekelőtt azzal érvelt, hogy azért nem nyújtott be információt a vele kapcsolatban álló nyersanyag-beszállítókról, mivel a kérdőív jelezte, hogy az csak *„az exportáló gyártó termelési folyamatában használt befektetett eszközök vagy inputok, például az alábbi E-3-3. szakaszban felsorolt inputok előállításában”* részt vevő, a féllel kapcsolatban álló vállalatokkal esetében szükséges. Ennek alapján a BYD csoport azzal érvelt, hogy egyes inputokat nem az exportáló gyártó gyártási folyamatában, hanem az upstream akkumulátorgyártó gyártási folyamatában használnak fel.

(392) Emellett a BYD csoport kijelentette, hogy a kínai kormánynak is ugyanezen szempont szerint (az exportáló gyártó gyártási folyamatához felhasznált inputok előállításában részt vevő, a féllel kapcsolatban álló vállalatokra kiterjedően) nyújtotta be a beszállítók jegyzékét, és hogy ezért az E-3-3. szakaszban szereplő inputok egy részét az akkumulátorgyártók gyártási folyamatában, nem pedig az exportáló gyártó gyártási folyamatában használják fel.

(393) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy 2023. november 17-én feljegyzést adott ki, amelyben pontosította, hogy kitöltött kérdőívet kell benyújtania azoknak a kapcsolatban álló vállalatoknak, amelyek részt vesznek azon állóeszközök vagy inputok – többek között a kérdőív E-3-3. szakaszában szereplő nyersanyagok, alkatrészek vagy összetevők – előállításában, amelyeket *„a gyártóüzemek gyártási folyamatában használnak fel”*, *„függetlenül attól, hogy belföldön vagy exportra értékesítő gyártókkal állnak kapcsolatban”*. Az általa adott felvilágosításra tekintettel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a vállalatnak egyértelmű és teljes körű tájékoztatást kellett volna benyújtania struktúrájáról és beszállítóiról, és ennek kapcsán különösen az akkumulátorok gyártásához használt nyersanyagok beszállítói esetében lett volna szükség kérdőív kitöltésére. Figyelembe véve továbbá a BYD csoport vertikális integrációjának szintjét, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az akkumulátorgyártás folyamata nem tekinthető az exportáló gyártó gyártási folyamatától különállónak és függetlennek. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(394) A Bizottság azt is kiemelte, hogy a kérdőív E-3-3b. szakasza egyértelműen kifejtette, hogy mind a Bizottság, mind a kínai kormány rendelkezésére kellett volna bocsátani a vizsgálati időszak alatti munkadarab- és nyersanyag-beszállítók nevét és elérhetőségét tartalmazó teljes listát. A kérdőív pontosította továbbá, hogy amennyiben a beszállító független vállalat, *„a szóban forgó anyag eredeti független beszállítóját”* kell feltüntetni. A fent említett utasításokon túlmenően a Bizottság megjegyezte, hogy a kínai kormánynak megküldött beszállítói jegyzékben a vállalat már felvett néhány nevet az akkumulátorgyártáshoz használt nyersanyagok vele kapcsolatban álló beszállítói közül. Bár a Bizottság elismerte, hogy a BYD csoport benyújtotta a kínai kormánynak a beszállítók jegyzékét, a lista hiányos volt, mivel nem tartalmazott sem a kérdőív E-3-3b. szakaszában meghatározott független beszállítókat, sem a Bizottság által azonosított, a csoporttal kapcsolatban álló beszállítókat. Az információk hiánya akadályozta a vizsgálatot, mivel nem tette lehetővé a kínai kormány számára, hogy a kérdőívek kitöltése céljából kapcsolatba lépjen ezekkel az upstream beszállítókkal. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(395) A BYD csoport azt állította, hogy azért nem nyújtotta be a IV. melléklet (Banki felhatalmazások) űrlapjait, mivel úgy vélte, hogy a Bizottság a kért információkhoz az érintett vállalatok által szolgáltatott információk vizsgálatával, és különösen a Kínai Központi Bank hitelreferencia-központján keresztül is hozzájuthat.

(396) Amint azt 2024. április 24-i levelében is jelezte, a Bizottság a kínai kormánytól származó, a vonatkozó támogatási programokkal kapcsolatos információk gyűjtése szempontjából döntő fontosságúnak tekintette a banki felhatalmazások űrlapjait. A banki felhatalmazások űrlapjaira a BYD csoportnak hitelt nyújtó bankok által kezelt (a kínai kormány által igényelt) bizalmas vállalati adatok beszerzése céljából volt szükség. Az úrlapok hiányában a bankoknak nem nyílt módjuk az információkat kínai kormányon keresztül benyújtani a Bizottságnak, ami akadályozta a vizsgálatot. Ezért a BYD csoport állítását el kellett utasítani.

(397) A BYD csoport vitatta, hogy a vele kapcsolatban álló nyersanyag-beszállítóknak kitöltött kérdőívet kellett volna benyújtaniuk. A csoport azzal érvelt, hogy a Bizottság helytelen nevezőt használt a beszerzési érték százalékos arányának kiszámításához, és hogy a vállalat valójában a kérdőívre választ adó gyártó vállalatok összes beszerzésének kevesebb mint 1 %-át nyújtotta be. A BYD csoport arra is hivatkozott, hogy a Bizottság mentességet biztosított azon input-beszállítók számára, amelyek az akkumulátoros elektromos járműveket gyártók beszerzéseinek kevesebb mint 1 %-át teszik ki. Ezenkívül a csoport vitatta a kérdőívre adott válasz hasznosságát, mivel a szóban forgó beszállító csak az akkumulátorgyártáshoz közvetetten felhasznált nyersanyagot biztosított.

(398) A Bizottság megjegyezte, hogy a Bizottság által a 28. cikk alkalmazásáról szóló levél mellékletében közölt beszerzési érték százalékos arányát maga a vállalat számította ki, és a telephelyén végzett ellenőrzés során egyeztette az üggyel foglalkozó munkacsoporttal. Ez az információ szerepelt az ellenőrző látogatásról készült, a vállalatnak megküldött jelentésben is. Ezenkívül a Bizottság elismerte, hogy mentességet biztosított azon inputbeszállítók számára, amelyek az akkumulátoros elektromos járművek BYD csoporthoz tartozó gyártóinál a beszerzési érték kevesebb mint 1 %-át adják. Ezt a döntést azonban a csoport által a mentesség iránti kérelmek alátámasztására benyújtott információk alapján hozták meg. A Bizottság megjegyezte, hogy az eljárás megindításakor nem nyújtottak be információt a kapcsolt nyersanyagszállítókról, és így a Bizottság nem rendelkezett az annak értékeléséhez szükséges mögöttes információkkal, hogy a kapcsolatban álló nyersanyag-beszállítóknak szükséges-e kitölteniük a kérdőívet. Az eljárás megindításakor a kérdőív E-3-3. szakaszában foglalt egyértelmű utasítások ellenére a BYD csoport a vállalati struktúrára vonatkozó információk közzétételét csak az E-3-3. szakasz első részében felsorolt alkatrészekre és összetevőkre korlátozta. Végezetül a Bizottság hangsúlyozta, hogy a csoporttal kapcsolatban álló nyersanyag-beszállítók kérdőívre adott válaszának hiánya megakadályozta a bizottsági szolgálatokat annak értékelésében, hogy az upstream beszállítók részesültek-e támogatásban.

(399) A BYD csoport vitatta, hogy upstream beszállítói közül egy másiknak is válaszolnia kellett volna a kérdőívre, mivel a BYD részesedése a vizsgálati időszak egy része tekintetében 5 % alatt volt, így a szállító nem minősült vele kapcsolatban állónak, és hogy a korlátozott részesedés azt is jelentette, hogy a kért információk nem voltak a BYD csoport birtokában vagy ellenőrzése alatt, ennélfogva azokat a BYD csoport nem közölhette.

(400) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a vizsgálati időszak egy részében a BYD csoport még mindig több mint 5 %-kal rendelkezett a szóban forgó upstream beszállítóban, továbbá emlékeztetett arra, hogy ezt a kapcsolatot nem a vizsgálat kezdetén, hanem csak a hiánypótlási eljárás során hozták nyilvánosságra. Emellett, figyelembe véve a két vállalat között fennálló üzleti kapcsolatot, a két fél az (EU) 2015/2447 bizottsági végrehajtási rendelet 127. cikke értelmében nyilvánvalóan kapcsolatban áll egymással. A Bizottság ezért elutasította az állítást. A Bizottság megismételte, hogy figyelembe véve a BYD csoport termelési folyamata során szállított nyersanyag jelentőségét, a BYD által az upstream beszállítótól vásárolt beszerzési volument és értéket, valamint annak ellenére, hogy a szóban forgó nyersanyagot a kérdőív E-3-3. szakaszában is szerepeltették, amely kifejezetten előírja, hogy a kapcsolatban álló nyersanyag-beszállítóknak kitöltött kérdőívet kell benyújtaniuk, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a BYD csoport csak részben működött együtt, miután a vizsgálat kezdetén a csoport szerkezetére és beszállítóira vonatkozó releváns információkat tartott vissza. Szintén ezt erősíti meg az, hogy a beszállítóktól történő beszerzések listáját csak a (388) preambulumbekezdésben említett, a 28. cikk alkalmazásáról szóló első levél eredményeként nyújtották be. Az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy abban az esetben, ha „*bármely érdekelt fél […] elmulasztja a szükséges információ nyújtását […], a rendelkezésre álló tények alapján mind ideiglenes, mind végleges jóváhagyó vagy elutasító végső megállapítások tehetők*”. A kapcsolatban álló nyersanyag-beszállítók kérdőívre adott válaszának hiánya megakadályozta a Bizottság szolgálatait annak értékelésében, hogy az upstream beszállítók részesültek-e támogatásban, és hogy az akkumulátorgyártáshoz felhasznált egyik fő input vételára szokásos piaci árnak tekinthető-e.

3.3.5. *A kínai kormány által a 28. cikknek a mintában szereplő exportáló gyártókra vonatkozóan tervezett alkalmazásával kapcsolatban benyújtott észrevételek*

(401) 2024. április 30-án a kínai kormány észrevételeket nyújtott be, amelyekben ellenezte, hogy a Bizottság az alaprendelet 28. cikkét szándékozik alkalmazni, és hogy megállapításait a mintában szereplő három exportáló gyártóra vonatkozó konkrét szempontok tekintetében a rendelkezésre álló tények alapján szándékozik megtenni.

(402) A kínai kormány azt állította, hogy a Bizottság nemcsak „*az ügyben több eljárási és érdemi kérdésben nem orvosolta jogellenes megközelítését, hanem figyelmen kívül hagyta az érintett iparágak összetettségét, a mintában szereplő exportáló gyártók részét képező azon vállalatok nagy számát, amelyek az ügyben kitöltötték a kérdőívet, a vélelmezett programok összetettségét és a Bizottság által a vállalatoktól kért, indokolatlanul nagy mennyiségű információ szolgáltatására rendelkezésre álló rendkívül szoros időkeretet*”. Ennek kapcsán a kínai kormány azt állította, hogy a Bizottság több ponton megsértette a Kereskedelmi Világszervezet (WTO) szabályait és az uniós alaprendeletet.

(403) A SAIC csoport állításaihoz hasonlóan (lásd a fenti (323)–(328) preambulumbekezdést), a kínai kormány azt állította, hogy az alaprendelet 28. cikkének Bizottság általi alkalmazása nélkülözi a megfelelő jogalapot, és nem felel meg a vonatkozó WTO-szabályoknak. A kínai kormány olyan információkérésekre hivatkozott, amelyek a vélelmezett támogatások azonosítása és különösen a gazdasági előny kiszámítása szempontjából nem minősülnek „*szükségesnek*”. Ezért a Bizottság elutasította ezeket a (323)–(328) preambulumbekezdésben már tárgyalt állításokat.

(404) A kínai kormány azt állította, hogy a Bizottság a vizsgálat során indokolatlanul növeli a kínai exportáló gyártókra nehezedő terheket azáltal, hogy a) bővíti a gyártókkal kapcsolatban álló azon vállalatok körét, amelyek számára kérdőív kitöltését írja elő, b) bővíti a vizsgálat tárgyát képező vélelmezett támogatások és a kért információk körét, továbbá folyamatosan módosítja vagy kiegészíti a kért információkat, valamint c) túlzottan rövid határidőket ír elő indokolatlan mennyiségű információ közlésére. A kínai kormány elismerte, hogy a mintában szereplő exportáló gyártók számos esetben nem tudták megadni a kért információkat, ennek oka állítása szerint azonban az volt, hogy a Bizottság indokolatlan terhet rótt rájuk. Végezetül a kínai kormány kijelentette, hogy „*a Bizottság azon megállapítása, hogy a mintában szereplő vállalatok nem működtek együtt a vizsgálatban, nyilvánvalóan ellentétes a WTO-szabályokban és a szubvencióellenes alaprendeletben előírt tisztességes és objektív vizsgálat elvével*”.

(405) Elismerve, hogy a mintában szereplő három exportáló gyártó eltérő mértékben működött együtt, a Bizottság megjegyezte, hogy a kínai kormány nem vett figyelembe több elemet, például a következőket:

— A számos határidő-hosszabbítási kérelmet, amelyeknek az együttműködő felekre nehezedő állítólagos terhek enyhítése érdekében a Bizottság helyt adott.

— A „titoktartás” és az „üzleti titok” érvét, amely állítólag megakadályozta a mintában szereplő három exportáló gyártót abban, hogy teljes körű információkat szolgáltasson. Így különösen eleinte valamennyi csoport megtagadta az előállítási költségekre vonatkozó információk szolgáltatását, így a Bizottság az inputanyagokra vonatkozóan olyan lényeges információkhoz nem jutott hozzá, amelyek lehetővé tették volna az akkumulátoros elektromos járművek költségszerkezetének jobb megértését és a fő inputanyagok azonosítását.

— Az együttműködés hiányát a válaszadókkal kapcsolatban álló több beszállító részéről (lásd a 3.3.2.2. szakaszt).

— Az alapul szolgáló információk indokolatlanul hiányosan történő közlését (3.3.2.3. szakasz).

(406) A Bizottságnak számos hiánypótlásra felhívó levelet kellett küldenie a mintában szereplő három exportáló gyártónak, amelyben felkérte őket az eredetileg kért információk benyújtására, továbbá igyekezett a lehető legnagyobb mértékben eleget tenni a határidő-hosszabbítás iránti kérelmüknek, sőt beleegyezett abba is, hogy figyelembe veszi a helyszíni ellenőrző látogatásokat követően szolgáltatott információkat, lehetővé téve a mintában szereplő exportáló gyártók számára a benyújtandó információk kiegészítését. Mindazonáltal a Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő exportáló gyártók egyikéhez tartozó jogalanyok több esetben szándékosan megtagadták az információkhoz való hozzáférést a Bizottság vizsgálati munkacsoportjától. Ezért a Bizottság elutasította azt az állítást, hogy a mintába felvett exportáló gyártókra indokolatlan túlzott terheket hárultak volna, ami megakadályozta őket az együttműködésben.

3.4. A Bizottság mostani vizsgálatban tett ténymegállapításaival érintett támogatások és támogatási programok

(407) A bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzésben, az eljárás megindításáról szóló értesítésben és a Bizottság által összeállított kérdőívekre adott válaszokban szereplő információk alapján a Bizottság a kínai kormány által nyújtott alábbi támogatásokat vizsgálta:

— állami fejlesztési bankok és állami tulajdonú kereskedelmi bankok által nyújtott kedvezményes finanszírozás és célzott hitelek (pl. szakpolitikai hitelek, hitelkeretek, bankelfogadványok, exportfinanszírozás),

— vissza nem térítendő támogatást nyújtó programok,

— az akkumulátoros elektromos járművek gyártóinak nyújtott közvetlen vissza nem térítendő készpénztámogatások, valamint az ezekhez kapcsolódóan, az akkumulátoros elektromos járművek gyártói számára kedvező hitelintézkedések formájában nyújtott egyéb támogatási programok,

— vissza nem térítendő támogatások technológia, innováció, valamint kutatás és fejlesztés céljára,

— az állam által finanszírozott vagy egyébként a kormányzat által ösztönzött részesedésszerzés,

— az állam által a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében nyújtott áruk és szolgáltatások,

— az állam által a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított földhasználati jogok,

— akkumulátorok és nyersanyagaik (nevezetesen lítium(ion)-vas-foszfát) kormányzati biztosítása a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében,

— bevételekről való lemondás adómentességi és adócsökkentési programok keretében,

— társaságiadó-csökkentés az új és csúcstechnológiát alkalmazó vállalatok számára,

— a kutatási és fejlesztési kiadások adózás előtti kedvezményes levonása,

— héamentességek és behozatalivám-visszatérítések behozott berendezés és technológia használatáért, héavisszatérítés belföldön előállított termékekre,

— az ingatlan- és földhasználati adók alóli mentesség vagy azok elengedése,

— fogyasztásiadó-mentesség, forgalomba helyezési díj alóli mentesség, az akkumulátoros elektromos járművek gyártói számára nyújtott egyéb készpénztámogatások,

— a csúcstechnológiai vállalkozások által a csúcstechnológiai fejlesztéshez és gyártáshoz használt berendezések és eszközök gyorsított értékcsökkenése,

— a minősítéssel rendelkező belföldi vállalkozások között fizetett osztalék adómentessége,

— a külföldi befektetéssel működő kínai vállalatok által a nem kínai anyagvállalatuk részére fizetett osztalék után fizetendő forrásadó csökkentése,

— kivitelivám-visszatérítés.

3.5. Kedvezményes finanszírozás

3.5.1. *Kedvezményes finanszírozást nyújtó pénzügyi intézmények*

(408) A mintában szereplő három exportáló gyártói csoport által benyújtott információk tanúsága szerint e vállalatcsoportok számára legalább 37 kínai székhelyű pénzügyi intézmény nyújtott finanszírozást a kínai banktörvénnyel összhangban. A (256) preambulumbekezdésben említettek szerint a kínai kormány nem továbbította a kérdőíveket a pénzügyi intézményeknek, és nem szolgáltatott információt a mintában szereplő vállalatoknak hitelt nyújtó pénzügyi intézmények tulajdonviszonyairól. Mindössze egyetlen állami tulajdonú bank töltötte ki az egyedi kérdőívet, a kínai kormánynak küldött kérés ellenére, amely minden olyan pénzügyi intézményre kiterjedt, amely a mintában szereplő vállalatoknak hiteleket nyújtott. Ennek alapján a Bizottság nem tudta megállapítani, hogy állami vagy magántulajdonban állnak-e.

3.5.1.1. Közjogi szervként eljáró állami tulajdonú pénzügyi intézmények

Jogi normák

(409) A Bizottság ellenőrizte, hogy az állami tulajdonú bankok az alaprendelet 3. cikke és 2. cikkének b) pontja szerinti közjogi szervként jártak-e el. A WTO vonatkozó ítélkezési gyakorlata ([108]) szerint a közjogi szerv olyan jogalany, amely „kormányzati hatáskörrel rendelkezik, ilyen hatáskört gyakorol, vagy ilyen hatáskörrel ruházták fel". A közjogi szervi minőséggel kapcsolatos vizsgálatokat eseti alapon kell elvégezni, kellő figyelemmel „az érintett szervezet alapvető jellemzőire és feladataira", annak „a kormányzattal fennálló kapcsolatára", valamint „a vizsgált szervezet működése szerinti ország jogszabályi és gazdasági környezetére". Az egyes esetek konkrét körülményeitől függően a releváns bizonyítékok lehetnek többek között: i. arra vonatkozó bizonyítékok, hogy „egy adott szervezet ténylegesen ellát kormányzati feladatokat", különösen abban az esetben, ha e bizonyítékok „tartós és rendszeres gyakorlatról tanúskodnak", ii. bizonyítékok „azon ágazatra vonatkozó kormányzati politikák hatályára és tartalmára, amelyben a vizsgált szervezet működik", és iii. arra vonatkozó bizonyítékok, hogy a kormány „érdemi ellenőrzést gyakorol egy jogalany és annak magatartása felett". Egy közjogi szervi minőséggel kapcsolatos vizsgálat során a vizsgálatot végző hatóság köteles „értékelni és kellően figyelembe venni a szervezet valamennyi lényeges jellemzőjét", és megvizsgálni minden típusú bizonyítékot, amely az értékelés szempontjából releváns lehet; ennek során el kell kerülnie, hogy „kizárólag vagy indokolatlanul egyetlen jellemzőre összpontosítson anélkül, hogy kellő figyelmet szentelne más jellemzőknek, amelyek relevánsak lehetnek".

(410) A WTO ítélkezési gyakorlata ([109]) különösen a következőket határozta meg: „Az *a kérdés, hogy a szervezetet felruházták-e hatáskörrel kormányzati feladatok ellátására*, nem pedig az, hogy *erre milyen módon kerül sor. A szűk értelemben vett kormányzat változatos eszköztárral rendelkezik ahhoz, hogy hatáskörrel ruházzon fel szervezeteket. Ebből következően különböző típusú bizonyítékok lehetnek fontosak annak bizonyítása szempontjából, hogy egy adott szervezetet felruháztak-e ilyen jellegű hatáskörrel. Amennyiben a bizonyítékok amellett szólnak, hogy egy adott szervezet ténylegesen ellát kormányzati feladatokat, akkor ez egyúttal arra is bizonyítékul szolgálhat, hogy rendelkezik kormányzati hatáskörökkel, vagy hogy átruháztak rá kormányzati hatásköröket, különösen abban az esetben, ha e bizonyítékok tartós és rendszeres gyakorlatról tanúskodnak. Ebből adódóan – meglátásunk szerint – annak bizonyítéka, hogy egy kormány érdemi ellenőrzést gyakorol egy szervezet és annak tevékenysége felett, adott körülmények között azt is bizonyíthatja, hogy az érintett szervezet kormányzati hatáskörrel rendelkezik, és e hatáskört a kormányzati feladatok ellátása keretében gyakorolja. Hangsúlyozzuk azonban, hogy a jogi eszközökkel történő kifejezett felhatalmazáson kívüli, a szervezet és a szűk értelemben vett kormány közötti, pusztán formális kapcsolatok feltehetően nem jelentenek kellő alapot ahhoz, hogy megállapítható legyen a kormányzati hatáskörrel való rendelkezés tényállása. Így például önmagában az, hogy a kormányzat egy adott szervezet többségi részvényese, még nem bizonyítja a kormányzat érdemi ellenőrzését a szóban forgó szervezet tevékenysége felett, még kevésbé pedig azt, hogy a kormány ez utóbbit kormányzati hatáskörrel ruházta fel. Bizonyos esetekben azonban, amikor a bizonyítékokból több, kifejezetten a kormányzati ellenőrzésre utaló jel olvasható ki, és rendelkezésre állnak arra utaló bizonyítékok is, hogy ezt az ellenőrzést érdemi módon gyakorolják, akkor e bizonyítékok arra engedhetnek következtetni, hogy az érintett szervezet kormányzati hatáskört gyakorol.*"

(411) Annak érdekében, hogy egy szervezetet egy adott esetben helytállóan közjogi szervnek lehessen minősíteni, érdemes lehet megvizsgálni, hogy vajon „*[a szervezet] funkciói vagy magatartása olyan jellegűek, amelyek az érintett tag jogrendjében rendszerint kormányzatinak minősülnek* ([110])", valamint általánosságban a WTO-tagok szervezeteinek besorolását és funkcióit. Tehát az, hogy a feladatok vagy magatartás olyan jellegűek-e, amelyek az érintett tag jogrendjében rendszerint kormányzatinak minősülnek, releváns szempont lehet annak meghatározásakor, hogy egy adott szervezet közjogi szerv-e vagy sem.

(412) A szűk értelemben vett kormányzat változatos eszköztárral rendelkezik ahhoz, hogy hatáskörrel ruházzon fel szervezeteket. Ebből következően különböző típusú bizonyítékok lehetnek fontosak annak bizonyítása szempontjából, hogy egy adott szervezetet felruháztak-e ilyen jellegű hatáskörrel. Amennyiben a bizonyítékok amellett szólnak, hogy egy adott szervezet ténylegesen ellát kormányzati feladatokat, akkor ez egyúttal arra is bizonyítékul szolgálhat, hogy rendelkezik kormányzati hatáskörökkel, vagy hogy átruháztak rá kormányzati hatásköröket, különösen abban az esetben, ha e bizonyítékok tartós és rendszeres gyakorlatról tanúskodnak.

([108]) WT/DS379/AB/R (Egyesült Államok – Egyes Kínából származó termékekre kivetett dömpingellenes és kiegyenlítő vámok), a Fellebbezési Testület 2011. március 11-i jelentése, DS 379, 318. pont. Lásd még: WT/DS436/AB/R (Egyesült Államok – Szénacél [India]), a Fellebbezési Testület 2014. december 8-i jelentése, 4.9–4.10., 4.17–4.20. pont, valamint WT/DS437/AB/R (Egyesült Államok – Egyes Kínából származó termékekre kivetett kiegyenlítő vámok), a Fellebbezési Testület 2014. december 18-i jelentése, 4.92. pont.

([109]) WT/DS379/AB/R (Egyesült Államok – Egyes Kínából származó termékekre kivetett dömpingellenes és kiegyenlítő vámok), a Fellebbezési Testület 2011. március 11-i jelentése, DS 379, 318. pont. Lásd még: WT/DS436/AB/R (Egyesült Államok – Szénacél [India]), a Fellebbezési Testület 2014. december 8-i jelentése, 4.9–4.10., 4.17–4.20. pont, valamint WT/DS437/AB/R (Egyesült Államok – Egyes Kínából származó termékekre kivetett kiegyenlítő vámok), a Fellebbezési Testület 2014. december 18-i jelentése, 4.92. pont.

([110]) WT/DS379/AB/R (*Egyesült Államok – Egyes Kínából származó termékekre kivetett dömpingellenes és kiegyenlítő vámok*), a Fellebbezési Testület 2011. március 11-i jelentése, DS 379, 297. pont.

(413) Annak bizonyítéka, hogy a kormány érdemi ellenőrzést gyakorol-e egy jogalany és annak magatartása felett, bizonyos körülmények között bizonyíték lehet arra, hogy az érintett jogalany kormányzati hatáskör birtokában van, és e hatáskört a kormányzati feladatok ellátása keretében gyakorolja. Ugyanis az a tény, hogy egy szervezet kormányzati tulajdonban, bár nem döntő feltétel, más elemekkel együtt bizonyítékként szolgálhat. A szervezet és a szűk értelemben vett kormány közötti, pusztán formális kapcsolatok feltehetően nem jelentenek kellő alapot ahhoz, hogy megállapítható legyen a kormányzati hatáskörrel való rendelkezés. Így például önmagában az, hogy a kormányzat egy adott szervezet többségi részvényese, még nem bizonyítja a kormányzat érdemi ellenőrzését a szóban forgó szervezet tevékenysége felett, még kevésbé pedig azt, hogy a kormány ez utóbbit kormányzati hatáskörrel ruházta fel. Bizonyos esetekben azonban, amikor a bizonyítékokból több, kifejezetten a kormányzati ellenőrzésre utaló jel olvasható ki, és rendelkezésre állnak arra utaló bizonyítékok is, hogy ezt az ellenőrzést érdemi módon gyakorolják, akkor e bizonyítékok arra engedhetnek következtetni, hogy az érintett szervezet kormányzati hatáskört gyakorol.

(414) A közjogi szervi minőséggel kapcsolatos vizsgálat középpontjában nem az áll, hogy az állítólagosan pénzügyi hozzájárulást eredményező magatartás logikai kapcsolatban áll-e egy meghatározott „kormányzati funkcióval". E tekintetben a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 1.1. cikke a) pontjának 1. alpontja szerinti, az állami szervek meghatározására vonatkozó jogi normák nem írnak elő olyan meghatározott mértékű vagy jellegű kapcsolatot, amelynek megállapítása feltétlenül szükséges lenne egy meghatározott kormányzati funkció és a szóban forgó pénzügyi hozzájárulás között. A vonatkozó vizsgálat inkább az ilyen magatartást tanúsító szervezettől, annak alapvető jellemzőitől és a kormánnyal való kapcsolatától függ. Ez a jogalanyra való összpontosítás, szemben az állítólagos pénzügyi hozzájárulást eredményező magatartással, összeegyeztethető azzal a ténnyel, hogy a (szűk értelemben vett) „kormány" és egy „köztestület" mutat „bizonyos fokú hasonlóságot vagy átfedést a lényeges jellemzőik között", azaz mindkettő „kormányzati" jellegű.

(415) Egy adott szervezet magatartásának vagy gyakorlatának jellege mindenképpen bizonyítéknak minősülhet egy közjogi szervi minőséggel kapcsolatos vizsgálat szempontjából. Valójában egy szervezet magatartása – különösen, ha „tartós és rendszeres gyakorlatról" tanúskodik – egyike a különféle típusú bizonyítékoknak, amelyek – az egyes vizsgálatok körülményeitől függően – fényt deríthetnek egy szervezet alapvető jellemzőire, és annak a szűk értelemben vett kormánnyal való kapcsolatára. Az ilyen bizonyítékok értékelése azonban arra a központi kérdésre keresi a választ, hogy maga a szervezet vajon rendelkezik-e azokkal az alapvető jellemzőkkel és funkciókkal, amely miatt közjogi szervnek minősül. Például a DS379 sz. WTO-ügyben felmerültek olyan információk, amelyek a kínai állami tulajdonú kereskedelmi bankokkal kapcsolatban relevánsak voltak annak értékelése szempontjából, hogy egy szervezet közjogi szerv-e, és azt igazolták, hogy: i. „[a]z állami tulajdonú kereskedelmi bankok központi irodáinak vezérigazgatóit a kormány nevezi ki, és a [KKP] jelentős befolyással bír kiválasztásukban", valamint ii. az állami tulajdonú kereskedelmi bankok „továbbra sem rendelkeznek megfelelő kockázatkezelési és elemzői készségekkel". Ezek a bizonyítékok nem korlátozódtak kifejezetten az állami tulajdonú kereskedelmi bankok hitelezési tevékenységére, sokkal inkább azok szervezeti jellemzőire, döntéshozatali jogkörére és a kínai kormánnyal való általános kapcsolatára vonatkoztak. Így a WTO Fellebbezési Testülete a DS379. sz. ügyben megjegyezte, hogy bár az Egyesült Államok Kereskedelmi Minisztériuma (USDOC) figyelembe vette az állami tulajdonú kereskedelmi bankok magatartására [„a kölcsönnyújtásra"] vonatkozó bizonyítékokat, ezt a szóban forgó szervezetek alapvető jellemzőire és a kínai kormányzattal fennálló kapcsolatára vonatkozó vizsgálata keretében tette. Ezek az állami tulajdonú kereskedelmi bankok kormányzati feladatokat láttak el a kínai kormány nevében.

(416) Emellett a Fellebbezési Testülete azt is fontosnak ítélte, hogy a szóban forgó kormány nem működött együtt a vizsgálat során. A DS379 sz. ügyben ugyanis a Fellebbezési Testület megerősítette az Egyesült Államok Kereskedelmi Minisztériumának azon megállapítását, hogy a kínai állami tulajdonú kereskedelmi bankok a bevont famentes papírokra vonatkozó vizsgálatban „közjogi szerveknek" minősülnek a következő megfontolások alapján: i. a kínai bankszektor közel teljes körű állami tulajdona, ii. a kereskedelmi banktörvény 34. cikke értelmében a bankok arra kaptak utasítást, hogy *„a hitelezési tevékenységüket a nemzetgazdaság és a társadalmi fejlődés igényeinek megfelelően, illetve az állami iparpolitika iránymutatásai alapján végezzék"*, iii. nyilvántartásba vett bizonyítékok, amelyek arra utalnak, hogy az állami tulajdonú kereskedelmi bankok továbbra sem rendelkeznek megfelelő kockázatkezelési és elemzői készségekkel, valamint iv. az a tény, hogy *„a vizsgálat során az [Egyesült Államok Kereskedelmi Minisztériuma] nem kapta meg a szükséges bizonyítékokat azon folyamatnak átfogó dokumentálásához, amelynek keretében a papíriparban hiteleket kérvényeznek, nyújtanak és bírálnak el"* ([111]).

([111]) WT/DS379/AB/R (*Egyesült Államok – Egyes Kínából származó termékekre kivetett dömpingellenes és kiegyenlítő vámok*), a Fellebbezési Testület 2011. március 11-i jelentése, DS 379, 349. pont.

(417) Annak megállapítása érdekében, hogy az állami tulajdonú bankok rendelkeznek-e kormányzati hatáskörrel, gyakorolják-e azokat, vagy ilyen hatáskört ruháznak-e rájuk, a Bizottság kellő figyelmet fordított a bankok alapvető jellemzőire és funkcióira, a kormánnyal való kapcsolatukra, valamint a vizsgált jogalany működési helye szerinti országban uralkodó jogi és gazdasági környezetre. Ennek kapcsán a Bizottság adatokat gyűjtött az állami tulajdonrészekről, valamint az állami tulajdonú bankok feletti kormányzati ellenőrzésre utaló kifejezett jelekről. A Bizottság ezen túlmenően azt is elemezte, hogy a kormányzat a hatályos normatív keretre tekintettel érdemi módon gyakorolta-e az ellenőrzést. E célból a Bizottságnak részben a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia többek között azért, mert a (255)–(265) preambulumbekezdésben bemutatott módon a kínai kormány és az állami tulajdonú bankok megtagadták, hogy a kedvezményes hitelnyújtáshoz vezető döntéshozatali eljárásra vonatkozóan bizonyítékot szolgáltassanak.

(418) A Bizottság a szóban forgó elemzés elvégzéséhez első lépésként annak az állami tulajdonú banknak az adatait vizsgálta meg, amely kitöltötte az egyedi kérdőívet.

3.5.1.2. Részlegesen együttműködő állami tulajdonú pénzügyi intézmények

(419) Mindössze egyetlen állami tulajdonú bank, az EXIM Bank adott választ a kérdőívre. Korábbi szubvencióellenes vizsgálatokban ([112]) a Bizottság már megállapította, hogy az EXIM Bank közjogi szerv. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy e jellemzés a jelek szerint az alábbi elemzésben bemutatott módon továbbra is érvényes.

3.5.1.3. Az állami tulajdonú bankok alapvető jellemzői és feladatai

(420) A kínai bankszektort állami tulajdonú bankok uralják azon sajátos elsődleges feladataik alapján, amelyeket jellemzően „állami tulajdonú bank" vagy „állami fejlesztési bank" szerepében látnak el (lásd a (407) preambulumbekezdést).

(421) Mivel az állam – a 3.5.1.4. szakaszban elemzett részesedés mellett – több csatornán keresztül gyakorol ellenőrzést az állami tulajdonú bankok felett, biztosítja a pártstruktúrák jelenlétét és befolyását a pénzügyi intézményekben, valamint szabályozási intézkedések révén a bankok számára előír egyes kereskedelmi magatartásformákat (lásd a 3.5.1.5. szakaszt), helyzeténél fogva képes arra, hogy a pénzügyi szektor forrásait politikai célkitűzéseinek megvalósítására használja fel (lásd még a (203)–(205) preambulumbekezdést), beleértve a banktörvény 1. cikkében meghatározott „*szocialista piacgazdaság fejlődésének előmozdítására*" irányuló átfogó célt (a banktörvény részletesebb elemzését lásd a 3.5.1.5. szakaszban).

(422) Ennek megfelelően a bankok alapvető funkcióit, különösen hitelezési politikáikat úgy alakították ki, hogy azok szakpolitikai célokat szolgáljanak, a bankok gazdasági teljesítménye pedig alá van rendelve a kínai kormány iparpolitikai követelményeinek. Az alkalmazandó jogi keret és az intézményi felépítés e tekintetben biztosítja, hogy minden olyan esetben, amikor a kínai kormány gazdasági prioritásokat határoz meg, amilyen az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának fejlesztése is, a szükséges forrásokat irányítsák a pénzügyi ágazaton keresztül a megfelelő projektekhez. Következésképpen az állami tulajdonú bankok ténylegesen kormányzati feladatokat látnak el, amennyiben kulcsfontosságú vezetőiknek a központi szerződő félhez kell kapcsolódniuk, és ezért elsősorban a párthoz kell lojálisnak lenniük, és fő üzleti tevékenységeiket a kormányzati hatóságok által meghatározott szakpolitikai célkitűzések kellő figyelembevételével kell végezni.

3.5.1.4. A kínai kormány tulajdoni részesedése, kifejezetten a kínai kormány általi ellenőrzésre utaló jelek és annak gyakorlása

(423) Az állami fejlesztési bankokat illetően az EXIM Bank fő részvényesére vonatkozó megfelelő válasz hiányában (lásd a (261) preambulumbekezdést) a Bizottságnak a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia. A rendelkezésre álló adatok arra engedtek következtetni, hogy a Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. a Kínai Központi Bankon keresztül 100 %-ban állami tulajdonban lévő kínai Állami Devizapiaci Hatóság leányvállalata. Ennek alapján, valamint a kérdőívekre adott válaszokban szereplő információk alapján a Bizottság megállapította, hogy a kínai kormány e pénzügyi intézményben 100 %-os közvetlen vagy közvetett tulajdonosi részesedéssel rendelkezik.

(424) Az együttműködő állami tulajdonú bank kormányzati ellenőrzésére kifejezetten utaló jelek kapcsán a Bizottság e bankot „főbb állami tulajdonú pénzügyi intézménynek" minősítette. A „Főbb állami tulajdonú pénzügyi intézmények felügyelőbizottságáról szóló ideiglenes rendeletek" című értesítésben ([113]) foglaltak szerint: „*Az e rendeletekben szereplő főbb állami tulajdonú pénzügyi intézmények olyan állami tulajdonban lévő fejlesztési bankok, kereskedelmi bankok, pénzügyieszköz-kezelők, értékpapírcégek, biztosítók stb.*" *(a továbbiakban: állami tulajdonú pénzügyi intézmények), amelyek felügyelőbizottságát az Államtanács jelöli ki*".

([112]) Ugyanott,12 lábjegyzet.
([113]) A Kínai Népköztársaság Államtanácsának (283. sz.) rendelete.

(425) A főbb állami tulajdonú pénzügyi intézmények esetében a felügyelőbizottságot a „Főbb állami tulajdonú pénzügyi intézmények felügyelőbizottságáról szóló ideiglenes rendeletek” alapján nevezik ki. A Bizottság az ideiglenes rendeletek 3. és 5. cikke alapján megállapította, hogy a felügyelőbizottság tagjait az Államtanács jelöli ki, amelynek e tagok beszámolási kötelezettséggel tartoznak, ez alapján pedig megállapítható, hogy az állam intézményes ellenőrzést gyakorol az együttműködő, állami tulajdonú bank üzleti tevékenysége felett.

(426) Ezen az általános érvényű jelnek tekinthető tényezőn túlmenően a Bizottság az alábbi megállapításokra jutott az EXIM Bank kapcsán. Az EXIM Bank létrehozását és működését a „Kínai Export-Import Bank létrehozásáról szóló” államtanácsi közlemény, valamint az EXIM Bank alapszabálya szabályozza. Alapszabálya szerint az EXIM Bank vezetőségét közvetlenül az állam nevezi ki. A felügyelőbizottságot az Államtanács nevezi ki a „Főbb állami tulajdonú pénzügyi intézmények felügyelőbizottságáról szóló ideiglenes rendeletek” című rendelettel, valamint más törvényekkel és rendeletekkel összhangban, és az Államtanácsnak tartozik beszámolással.

(427) Az alapszabály azt is megemlíti, hogy az EXIM Bank pártbizottsága vezető és politikai kulcsszerepet játszik annak biztosításában, hogy az EXIM Bank végrehajtsa a párt és az állam szakpolitikáját és főbb intézkedéseit. A pártvezetés a vállalatirányítás valamennyi aspektusában szerepet vállal.

(428) Az alapszabály azt is kimondja, hogy az EXIM Bank elkötelezett a külkereskedelem és a gazdasági együttműködés fejlesztése, a határokon átnyúló beruházások, az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés, valamint a nemzetközi gyártókapacitási és berendezésgyártók közötti együttműködés támogatása iránt. Üzleti tevékenységei közé tartoznak – az állam által jóváhagyott és az állam külkereskedelmi és „külföld felé nyitó” politikájával összhangban álló – rövid, közepes és hosszú lejáratú hitelek, mint például exporthitelek, importhitelek, külföldi megbízásos mérnöki szolgáltatásokra nyújtott hitelek, tengerentúli beruházási hitelek, a kínai kormány külföldi segélyként nyújtott hitelei és exportvásárlói hitelei.

(429) Ezen túlmenően az EXIM Bank a 2022. évi éves jelentésében kijelentette, hogy „*határozottan végrehajtotta az ország szakpolitikáinak és nyomon követési intézkedéseinek teljes körét*”, és hogy feladatai közé tartozik „*a fogyasztóvédelmi együttműködés központi bizottsága és az Államtanács határozatainak lelkiismeretesen történő végrehajtása*”. Az éves jelentés azt is megállapította, hogy „*több intézkedést fogadtak el annak biztosítására, hogy a feldolgozóipar közép- és hosszú lejáratú hiteleket kapjon a nemzeti projektek támogatására*”.

(430) Ami az állami tulajdonú bankokat illeti, a Bizottság megállapította, hogy 2022 végére a hat legnagyobb bank a kínai pénzügyi szektor teljes eszközállományának több mint 40 %-át tette ki ([114]). E hat állami tulajdonú kereskedelmi bank közül legalább kettő, nevezetesen az ICBC és az ABC azon pénzügyi intézmények közé tartozik, amelyek a jelenlegi vizsgálat mintájában szereplő exportáló gyártói csoportoknak hitelt nyújtottak (lásd a (468) preambulumbekezdést). Az állam többségi részesedéssel rendelkezik mind az ICBC-ben ([115]), mind az ABC-ben ([116]). A hat legnagyobb állami tulajdonú kereskedelmi bank ellenőrzése mellett az állam számos más állami tulajdonú bankban is jelentős részesedéssel rendelkezik, amelyekben a részvétele gyakrabban közvetett, például állami tulajdonú vállalatokon keresztül valósul meg. 2021-ben a kínai bankszektor teljes eszközállományának mintegy 20 %-át kitevő állami tulajdonú bankok közül több, például a Shanghai Pudong Development Bank, a China Everbright Bank, a Ping An Bank és a China Minsheng Bank azon pénzügyi intézmények közé tartozik, amelyek a jelenlegi vizsgálat mintájában szereplő exportáló gyártói csoportoknak hitelt nyújtottak (a teljes felsorolást lásd a (468) preambulumbekezdésben), ezekben az állami részesedés változó mértékű, mintegy 3 %-tól (China Minsheng Bank) ([117]) több mint 80 %-ig (a China Everbright Bank) ([118]) terjed.

([114]) Lásd például: https://www.statista.com/statistics/434566/leading-banks-in-china-assets/

([115]) Lásd az ICBC 2021. évi éves jelentését; Megtekinthető a következő internetcímen: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF

([116]) Lásd az ABC 2021. évi éves jelentését; megtekinthető a következő internetcímen: https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf

([117]) Lásd: China Minsheng Bank, 2022. évi éves jelentés; megtekinthető a következő internetcímen: https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%9F%E9%93%B6%E8%A1%8C2022%E5%B9%B4%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf, 94. o.

([118]) Lásd: China Everbright Bank, 2021. évi féléves jelentés; megtekinthető a következő internetcímen: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500

(431) A Bizottság azt is megállapította, hogy több állami tulajdonban lévő pénzügyi intézmény 2017-ben módosította az alapszabályát annak érdekében, hogy a bankok legmagasabb döntéshozatali szintjén erősítsék a KKP szerepét. ([119])

(432) Ez az új alapszabály előírja, hogy:

— az igazgatótanács elnöke és a pártbizottság titkára ugyanaz a személy,

— a KKP szerepe, hogy biztosítsa és felügyelje a KKP és az állam politikáinak és iránymutatásainak a bank általi végrehajtását, valamint vezető és „kapuőri" szerepet tölt be a személyzet kinevezésében (beleértve a felső vezetést is), valamint

— az igazgatótanács köteles meghallgatni a pártbizottság véleményét minden fontos döntésre vonatkozóan.

(433) A fenti (204) preambulumbekezdés konkrét példákat tartalmaz az alapszabály ICBC-vel és ABC-vel kapcsolatos módosításaira.

3.5.1.5. A kínai kormány által gyakorolt érdemi ellenőrzés

(434) A Bizottság további információkat gyűjtött annak megállapításához, hogy a kínai kormány azokban az esetekben, amikor az EXIM Bank hitelt nyújtott az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazatának, érdemi ellenőrzést gyakorolt-e a szóban forgó bank hitelezési politikája, illetve kockázatértékelése felett. E tekintetben a következő szabályozási dokumentumokat vette figyelembe:

— a kereskedelmi bankokról szóló kínai törvény (a továbbiakban: banktörvény) 34. cikke,

— az általános hitelezési szabályzat 15. cikke (amelynek végrehajtása a Kínai Központi Bank feladata),

— a 40. sz. határozat,

— a CBIRC végrehajtási intézkedései a kínai finanszírozású kereskedelmi bankok közigazgatási engedélyezésének egyes kérdéseiről (a CBIRC 2017. évi 1. sz. rendelete) ([120]),

— a CBIRC végrehajtási intézkedései a külföldi finanszírozású kereskedelmi bankok közigazgatási engedélyezésének egyes kérdéseiről (a CBIRC 2015. évi 4. sz. rendelete) ([121]),

— a CBIRC közigazgatási intézkedései a bankszektorban tevékenykedő pénzügyi intézmények igazgatóinak és vezető tisztségviselőinek képzettségéről (a CBIRC 2013. évi 3. sz. rendelete) ([122]),

— hároméves cselekvési terv a banki és biztosítási ágazat vállalatirányításának javítására (2020–2022) (CBIRC, 2020. augusztus 28.) ([123]),

— közlemény a kereskedelmi bankok teljesítményértékelési módszeréről (CBIRC, 2020. december 15.),

— közlemény a bankok és biztosítók nagyrészvényeseinek magatartására vonatkozó felügyeleti előírásokról (a CBIRC 2021. évi 43. sz. közleménye).

([119]) https://www.reuters.com/article/us-china-banks-party-idUSKBN1JN0XN.

([120]) Módosította a CBIRC a kereskedelmi bankok tőkekezeléséről (a Pénzügyi Felügyelet és Igazgatás Államigazgatási Hivatalának 2023. október 26-án kihirdetett, 2024. január 1-jétől hatályos, 2023. évi 4. sz. rendelete).

([121]) Módosította a CBIRC a külföldről finanszírozott bankok közigazgatási engedélyezéséről (a CBIRC 2019. december 26-i 10. sz. rendelete, amely a kihirdetés időpontjától hatályos).

([122]) Módosította a CBIRC a banki és biztosítási intézmények kockázatkezelési intézkedéseinek működéséről (a Pénzügyi Felügyelet és Igazgatás Államigazgatásának 2023. december 27-én kihirdetett, 2024. július 1-jétől hatályos, 2023. december 27-én kihirdetett 5. sz. rendelete).

([123]) A CBIRC 2020. augusztus 28-i hivatalos szakpolitikai dokumentuma: Hároméves cselekvési terv a banki és biztosítási ágazat vállalatirányításának javítására (2020–2022); http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (legutóbbi hozzáférés: 2021. április 3.).

(435) E szabályozási dokumentumok áttekintése alapján a Bizottság megállapította, hogy a kínai pénzügyi intézmények olyan általános jogi környezetben működnek, amely arra ösztönzi őket, hogy a pénzügyi döntések meghozatalakor igazodjanak a kínai kormány iparpolitikai célkitűzéseihez, különösen az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazati fejlesztési tervéhez (2012–2020), amely „*pénzügyi szolgáltatási támogatáson keresztül hitelkezelési és hitelértékelési rendszerek révén szakpolitikai ösztönzők előírásával ösztönzi az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának fejlesztését*”. Ennek kifejtését lásd az alábbiakban.

(436) Az EXIM Bank tekintetében közpolitikai megbízatását az EXIM Bank létrehozásáról szóló közlemény állapítja meg, amely kimondja, hogy „*a Kínai Export-Import Bank fő feladata a nemzeti iparpolitika és külkereskedelmi politikák végrehajtása, valamint a beruházási javak, például a mechanikus és elektromos termékek, valamint a teljes berendezések exportjának bővítéséhez nyújtott szakpolitikai pénzügyi támogatás biztosítása*” ([124]), valamint alapszabálya, amely kimondja, hogy „*a Kínai Export-Import Bank az állam által finanszírozott, közvetlenül az Államtanács vezetésével működő, állami tulajdonban lévő szakpolitikai bank*” ([125]).

(437) Általánosságban a Kínában működő összes pénzügyi intézményre alkalmazandó banktörvény 34. cikke úgy rendelkezik, hogy „*a kereskedelmi bankok hitelnyújtási tevékenységüket a nemzetgazdasági és társadalmi fejlődés szükségleteinek megfelelően, továbbá az állami iparpolitika iránymutatása szerint végzik*”. *Bár a banktörvény 4. cikke kimondja, hogy „[a] kereskedelmi bankok üzleti tevékenységeit a jogszabályok értelmében egyetlen szervezeti egység vagy magánszemély sem befolyásolhatja. A kereskedelmi bankokat teljes jogi személyi minőségükben független polgári jogi felelősség terheli*”, a vizsgálat rámutatott, hogy a banktörvény 4. cikkét a banktörvény 34. cikkére is figyelemmel alkalmazzák, azaz ha az állam szakpolitikai irányelveket határoz meg, azokat a bankok végrehajtják és az állam utasításait követik.

(438) Emellett az Általános hitelezési szabályzat 15. cikke úgy rendelkezik, hogy „*[a]z illetékes szervezeti egységek az állami* politikával *összhangban támogathatják a hitelkamatokat bizonyos gazdasági ágazatok növekedésének és egyes területek gazdasági fejlesztésének előmozdítása érdekében*”.

(439) Hasonlóképpen, a 40. sz. határozat valamennyi pénzügyi intézmény számára előírja, hogy az ösztönzött projekteket külön hitelnyújtással támogassák. Az akkumulátoros elektromos járművek ágazatában végrehajtott projektek – ahogy azt a 3.1. szakasz és konkrétabban a (210)–(211) preambulumbekezdés már említette – az „ösztönzött” kategóriába tartoznak. A 40. sz. határozat következésképpen megerősíti a banktörvény kapcsán tett korábbi ténymegállapítást, miszerint kedvezményes hitelnyújtási tevékenységeikkel a bankok kormányzati hatáskört gyakorolnak. A Bizottság azt is megállapította, hogy az NFRA széles körű jóváhagyási hatáskörrel rendelkezik a Kínai Népköztársaságban letelepedett valamennyi pénzügyi intézmény (beleértve a magántulajdonban és a külföldi tulajdonban lévő pénzügyi intézményeket is) igazgatásának valamennyi szempontja felett, úgymint ([126]):

— a pénzügyi intézmények valamennyi vezetője kinevezésének jóváhagyása mind a központ, mind pedig a helyi fióktelepek szintjén. Az NFRA jóváhagyása szükséges minden szinten a vezető tisztségviselők felvételéhez, a legmagasabb rangú pozícióktól egészen a fiókvezetőkig, sőt a tengerentúli fiókokban foglalkoztatott, valamint a támogató funkciókért felelős vezetőkéhez (például az informatikai vezetőkéhez) is, valamint

— a közigazgatási jóváhagyások felettébb terjedelmes listája, beleértve a fióktelepek nyitásához, új üzletágak elindításához, új termékek értékesítéséhez, a bank alapszabályának módosításához, a részvények több mint 5 %-ának értékesítéséhez, a tőkeemeléshez, a székhelymódosításhoz, a szervezeti forma módosításához stb. szükséges jóváhagyásokat.

(440) A banktörvény jogilag kötelező. Az ötéves tervek és a 40. sz. határozat kötelező jellegét a 3.5.1.5. szakasz megállapította. Az NFRA szabályozási dokumentumainak kötelező jellege annak a bankfelügyeleti hatósági jogköréből fakad. A többi dokumentum kötelező jellegét a bennük foglalt, felügyeletre és értékelésre vonatkozó rendelkezések bizonyítják.

([124]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html

([125]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html

([126]) A CBIRC kínai finanszírozású kereskedelmi bankok adminisztratív engedélyezési ügyeivel kapcsolatos végrehajtási intézkedései (a CBIRC 2017. évi 1. sz. rendelete), a CBIRC külföldi finanszírozású kereskedelmi bankok adminisztratív engedélyezési ügyeivel kapcsolatos végrehajtási intézkedései (a CBIRC 2015. évi 4. sz. rendelete), valamint a CBIRC bankszektorban tevékenykedő pénzügyi intézmények igazgatóinak és vezető tisztségviselőinek képzettségével kapcsolatos közigazgatási intézkedései (a CBIRC 2013. évi 3. sz. rendelete) szerint. Miután a CBIRC helyébe az NFRA lépett, a végrehajtási intézkedéseket nem módosították.

(441) Az Államtanács 40. sz. határozata valamennyi pénzügyi intézményt arra utasít, hogy csak az ösztönzött kategóriába tartozó beruházási projektekhez nyújtsanak hiteltámogatást, és ígéretet tesz *„az ösztönzött ágazatokhoz tartozó projektekre vonatkozó egyéb preferenciális szakpolitikák*" végrehajtására. Ez alapján a bankok kötelesek hiteltámogatást nyújtani az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazatának, amely az ösztönzött gazdasági ágazatok közé tartozik.

(442) Ezenkívül a KKP-nak még a magánkézben lévő kereskedelmi bankok döntéseit is felügyelnie kell, és azoknak összhangban kell lenniük a nemzeti politikákkal. Sőt, jelenleg az állam bankirányítással kapcsolatos három átfogó céljának egyike az, hogy megerősítse a párt vezető szerepét a banki és biztosítási ágazatban, többek között a vállalatok működési és irányítási kérdéseivel kapcsolatban. Ezzel összefüggésben a CBIRC 2020–2022-es időszakra vonatkozó hároméves cselekvési terve arra utasít, hogy *„folytassák Hszi Csin-ping főtitkárnak a pénzügyi szektor vállalatirányítási reformjának előmozdításáról szóló programbeszéde által képviselt szellemiség érvényesítését*". A terv II. szakaszának célja továbbá, hogy előmozdítsa a pártvezetés vállalatirányításba való szerves beépülését: *„a pártvezetésnek a vállalatirányításba történő beépülését szisztematikusabbá, egységesebbé és sajátos eljárásokon alapulóvá kell tennünk […] A főbb operatív és vezetési kérdéseket a pártbizottságnak meg kell vitatnia, mielőtt az igazgatótanács vagy a felső vezetést döntést hozna*."

(443) Emellett a kínai kormány nemrég úgy rendelkezett, hogy még a pénzügyi intézmények részvényeseinek is elő kell mozdítaniuk a kínai kormány általi ellenőrzés gyakorlását az egyes intézmények vállalatirányítási keretén keresztül a következők szerint: *„[a] bankok és a biztosítók nagyrészvényeseinek támogatniuk kell a bankokat és a biztosítókat megfelelő fékekkel és ellensúlyokkal rendelkező, független és megbízható vállalatirányítási szerkezet kialakításában, továbbá ösztönözniük és támogatniuk kell a bankokat és a biztosítókat annak biztosításában, hogy a pártvezetés szervesen beépüljön a vállalatirányításba* ([127])."

(444) Végezetül, a kereskedelmi bankok NFRA általi teljesítményértékelésére vonatkozó kritériumok jelenleg különösen azt veszik figyelembe, hogy a pénzügyi intézmények *„hogyan szolgálják a nemzeti fejlesztési célkitűzéseket és a reálgazdaságot*", és különösen azt, hogy miként szolgálják a *„stratégiai fontosságú és a feltörekvő iparágakat*" ([128]).

(445) Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány olyan normatív keretrendszert teremtett, amelyet az együttműködő állami tulajdonú bank kínai kormány által kinevezett, illetve felelősségre vonható vezetői és felügyelőbizottsági tagjai kötelesek tiszteletben tartani. A kínai kormány következésképpen minden olyan esetben, amikor az együttműködő állami tulajdonú bank hitelt nyújtott az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazatának, erre a normatív keretrendszerre támaszkodott annak érdekében, hogy a bank tevékenysége felett érdemi ellenőrzést gyakoroljon. Az állami tulajdonú bank alapvető feladatai a kínai kormány által e normatív kereten keresztül kijelölt konkrét feladatokhoz kapcsolódnak, aminek következtében a kínai kormány a kormányzati feladatok ellátásának eszközévé válik.

(446) Az érdemi ellenőrzés gyakorlását a Bizottság ezen túlmenően a mintában szereplő exportáló gyártóknak nyújtott egyes hitelek kapcsán is igyekezett konkrét bizonyítékokkal alátámasztani. A kérdőívre adott válaszában a részben együttműködő állami tulajdonú bank kifejtette, hogy belső minősítési modellt alkalmaz a hitelfelvevők hitelképességének értékelésére múltbeli nemteljesítési adatok alapján, beleértve azokat a minőségi és mennyiségi mutatókat, amelyek alapján a hitelfelvevőket nemteljesítési valószínűségük nagysága szerint rangsorolják. Az EXIM Bank kifejtette továbbá, hogy nincs szakpolitikai különbség azon ágazat tekintetében, amelyben a hitelfelvevő működik, illetve amelyben a hitelfelvevő tulajdonosa, és hogy kockázatértékelési modellje piaci alapú.

(447) A (261) preambulumbekezdésben már kifejtettek szerint a részlegesen együttműködő állami tulajdonú bank megtagadta a mintában szereplő vállalatokkal kapcsolatos hitelkockázat-értékelésre vonatkozó konkrét példák nyújtását, és arra hivatkozott, hogy a kért információk a bank belső információi, és bizalmas üzleti információkat tartalmaznak, amelyek annak ellenére sem tehetők közzé, hogy a Bizottság rendelkezik a mintában szereplő egyes vállalatok írásbeli hozzájárulásával, amelyben lemondtak a titoktartáshoz való jogukról. Az EXIM Bank továbbá nem válaszolt a hitelfelvevők nemteljesítési valószínűség szerinti besorolásához használt minőségi és mennyiségi mutatókkal kapcsolatos kérdésekre.

([127]) A bankok és biztosítók nagyrészvényeseinek magatartására vonatkozó felügyeleti előírásokról szóló közlemény (a CBIRC 2021. évi 43. sz. közleménye) 13. cikke.

([128]) Lásd a CBIRC közleményét a kereskedelmi bankok teljesítményértékelési módszeréről (kiadás időpontja: 2020. december 15.): http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm

(448) A vizsgálat során a kínai kormány utalt a Banktörvény Országos Népi Gyűlés általi értelmezésére, valamint a banktörvény 4., 5. és 41. cikkére, azt állítva, hogy a kínai kereskedelmi bankok független jogi személyekként működnek, amelyek „*saját döntéseket hoznak*”, „*bármely egység vagy magánszemély beavatkozása nélkül*”, és hogy „*egyetlen szervezet vagy magánszemély sem kényszeríthet egy kereskedelmi bankot kölcsönök nyújtására vagy garancia nyújtására*”. A kínai kormány azt állította továbbá, hogy az általános hitelezési szabályzat 15. cikke nem kötelező, hanem mindössze iránymutatás.

(449) A (440) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a Bizottság kötelező érvényűnek tekintette a kínai banktörvényt és a 40. sz. határozatot. Továbbá e vizsgálat ténymegállapításai (valamint a Bizottságnak a korábbi vizsgálatok során ugyanazon támogatási programra vonatkozóan tett ténymegállapításai) ([129]) nem támasztották alá azt az állítást, miszerint a bankok nem veszik figyelembe a kormányzati politikát és terveket a hitelezési döntéseik meghozatala során. A Bizottság például megállapította, hogy a mintában szereplő három exportáló gyártói csoport a piaci kamatszintnél alacsonyabb kamat mellet részesült kedvezményes hitelekben.

(450) A vizsgálat azt mutatta ki, hogy az általános hitelezési szabályzat 15. cikkét ténylegesen alkalmazták a gyakorlatban, és a banktörvény 4., 5. és 41. cikkét a banktörvény 34. cikkére is figyelemmel alkalmazzák, azaz ha az állam szakpolitikai irányelveket határoz meg, azokat a bankok végrehajtják és az állam utasításait követik. Míg ugyanis a banktörvény 4. és 5. cikke az általános rendelkezéseket tartalmazó I. fejezet része, a 34. cikk már a hitelekre vonatkozó alapvető szabályokat meghatározó IV. fejezetbe tartozik. A 34. cikk, amely szerint „*a kereskedelmi bankok hitelüzletágukat a nemzetgazdaság és a társadalmi fejlődés igényeinek megfelelően és az állami iparpolitika iránymutatása alapján végzik*” bizonyítja, hogy ez a rendelkezés nem iránymutató jellegű, hanem inkább kötelező jellegű, és egyértelmű utasítást ad a bankoknak arra, hogy hiteltevékenységük során vegyék figyelembe az állami iparpolitikát. A konkrét esetben, amint azt a (221) preambulumbekezdés említi, az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazati fejlesztési terve (2012–2020) egyértelműen „*az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának fejlesztését ösztönző hitelkezelési és hitelértékelési rendszerek*” meglétére utal. A Bizottság azt is megjegyezte, hogy az Államtanács 40. sz. határozata minden pénzügyi intézményt arra utasít, hogy csak az ösztönzött projekteknek nyújtsanak hiteltámogatást, és ígéretet tesz „*az ösztönzött ágazatok kategóriához tartozó projektekkel kapcsolatos más preferenciális szakpolitikák*” végrehajtására is. Jóllehet ugyanezen határozat 17. cikke a hitelnyújtási elvek tiszteletben tartását is előírja a bankok számára, ennek gyakorlati megvalósulását a vizsgálat során a Bizottság nem tudta megállapítani. Éppen ellenkezőleg, az exportáló gyártóknak a pénzügyi helyzetüktől és hitelképességüktől függetlenül biztosítottak hiteleket. Ez a megállapítás nem új, már a korábbi vizsgálatok során született ([130]).

(451) Végezetül, amint az a fenti (442)–(444) preambulumbekezdésben szerepel, az a tény, hogy a bank valamennyi főbb működési és irányítási kérdését a párt vizsgálja, amely alaposan beágyazódott a bankok vállalatirányítási struktúrájába, valamint az a tény, hogy a bankok teljesítményét a stratégiai és feltörekvő vállalkozások – például az akkumulátoros elektromos járművek ágazata – kiszolgálására irányuló erőfeszítéseikkel összhangban értékelik, azt is mutatja, hogy a pénzügyi intézmények működésére vonatkozó szabályozási keret szigorú és kötelező jellegű.

(452) A hitelképességi vizsgálatokra vonatkozó konkrét bizonyítékok hiányában a Bizottság így a (434)–(444) preambulumbekezdésben bemutatott általános jogi környezetet vizsgálta, azzal együtt, hogy az együttműködő állami tulajdonú banknak a mintában szereplő vállalatok részére nyújtott hitelek tekintetében alkalmazott megközelítését is megvizsgálta. Ez a megközelítés nem állt összhangban az EXIM Bank hivatalosan képviselt álláspontjával, mivel a bank a gyakorlatban nem részletes piaci alapú kockázatértékelés alapján járt el.

(453) A vizsgálat során a Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő három exportáló gyártói csoportnak a Nemzeti Bankközi Finanszírozási Központ (NIFC) által bejelentett irányadó hitelkamatláb alatti vagy ahhoz közeli kamatlábak mellett nyújtottak hitelt. Az irányadó hitelkamatlábat 2019. augusztus 20-án vezették be a Kínai Központi Bank korábbi jegybanki referencia-kamatlába helyett ([131]). Az ország kockázatmentes kamatlába alatti vagy ahhoz közeli kamatlábon nyújtott finanszírozás a bankközi piacon egyértelműen azt mutatja, hogy a kockázatot nem vették megfelelően figyelembe. Mivel a pénzügyi intézmények nem működtek együtt, vagy az EXIM Bank a banki felhatalmazás megléte ellenére megtagadta a mintában szereplő csoportokra vonatkozó információk szolgáltatását, a Bizottság kénytelen volt a rendelkezésre álló tényekre támaszkodni, és ennek alapján arra a következtetésre jutott, hogy a kölcsönöket a vállalatok valós pénzügyi és hitelkockázati helyzetétől függetlenül nyújtották, amint azt az alábbi 3.5.2.3. szakasz megállapítja. A bank a hiteleket – a mintában szereplő exportáló gyártók kockázati profiljának megfelelő kamatlábakat alapul véve – tehát a piacinál alacsonyabb kamatlábak mellett nyújtotta.

([129]) Lásd például a 12. lábjegyzetben, illetve a 3.4.1.1.b. és a 3.5.1.1. szakaszban említett, a melegen síkhengerelt termékekkel, az abroncsokkal és az e-kerékpárokkal foglalkozó ügyeket.

([130]) Ugyanott, 12 lábjegyzet.

([131]) http://www.pbc.gov.cn/zhengcehuobisi/125207/125213/125440/3876551/de24575c/index2.html

(454) Mi több, konkrétan az EXIM Bankot illetően vitathatatlan, hogy az fejlesztési bank, amely saját bevallása szerint is közvetlenül követi a kormányzati szakpolitikákat. Ahogyan a weboldaláról ([132]) is kiderül, az EXIM Bank állami finanszírozású és állami tulajdonban lévő fejlesztési bank, amely közvetlenül az Államtanács vezetése alatt áll, és amelynek küldetése többek között Kína külkereskedelmének támogatása és a „globális nyitási" stratégia végrehajtása.

(455) Mindezek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány olyan normatív keretrendszert teremtett az ösztönzött gazdasági ágazatoknak való hitelnyújtásra vonatkozóan, amelyet a banknak a kínai kormány által kinevezett, illetve felelősségre vonható menedzserei és felügyelői kötelesek voltak tiszteletben tartani. Ez a normatív keretrendszer semmi mozgásteret nem hagyott a bankok vezetőinek és felügyelőinek a keretnek a mintában szereplő exportáló gyártók esetében való követését illetően, ezáltal pedig függő helyzetbe hozta az adott bank vezetőségét.

(456) A kínai kormány következésképpen minden olyan esetben, amikor az együttműködő állami tulajdonú bank hitelt nyújtott az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazatának, a normatív keretrendszerre támaszkodott annak érdekében, hogy a bank tevékenysége felett érdemi ellenőrzést gyakoroljon.

(457) A (434) preambulumbekezdésben ismertetettek szerint a Bizottság az egyes hitelek kapcsán igyekezett bizonyítékokkal alátámasztani az érdemi ellenőrzés gyakorlását. Az együttműködő állami tulajdonú bank azonban nem adott meg bizonyos szükséges információkat, ideértve a mintában szereplő vállalatok konkrét hitelkockázat-értékelését is. Az ilyen hitelkockázati értékelésre vonatkozó konkrét bizonyítékok hiányában a Bizottság az ösztönzött gazdasági ágazatoknak, például az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazatának nyújtott hitelekre vonatkozó általános jogi környezetet és az együttműködő állami tulajdonú bank magatartását vizsgálta, és megállapította, hogy a bank nem részletes, piaci alapú hitelkockázati értékelések alapján járt el.

(458) Továbbá a (453) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a mintában szereplő három exportáló gyártói csoportnak az irányadó hitelkamatláb alatti vagy ahhoz közeli kamatlábak mellett folyósítottak hitelt, függetlenül az egyes vállalatok pénzügyi és hitelkockázati helyzetétől. Ezért figyelembe véve a mintában szereplő exportáló gyártóknak a 3.5.1.10. szakaszban bemutatott kockázati profilját, valamint azt, hogy a Bizottság által elvégzett kockázatelemzés alapján az exportáló gyártóknak B hitelminősítést kellett volna kapnia, és ezért jóval a kockázatmentes kamatláb feletti kamatlábat kellett volna fizetnie, a Bizottság megállapította, hogy a szóban forgó hiteleket piaci ár alatt biztosították.

(459) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány érdemi ellenőrzést gyakorolt az együttműködő állami tulajdonú bank tevékenységei felett a szóban forgó banknak az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazatát érintő hitelezési politikája és kockázatértékelése tekintetében.

3.5.1.6. Az együttműködő állami tulajdonú pénzügyi intézményekre vonatkozó következtetés

(460) A Bizottság megállapította, hogy a részlegesen együttműködő állami tulajdonú bank a fent ismertetett jogi keretet az akkumulátoros elektromos járművek ágazata esetében kormányzati feladatok ellátásával hajtja végre. Ebből következően az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának i. esetével együtt értelmezett 2. cikke b) pontjának értelmében, valamint a WTO idevágó ítélkezési gyakorlatával összhangban közjogi szervként jár el.

3.5.1.7. Nem együttműködő állami tulajdonú pénzügyi intézmények

(461) Az 1996-ban kihirdetett Általános hitelezési szabályzat ([133]) célja különösen a hitelekhez kapcsolódó tevékenységek szabályozása volt, a konkrét társadalmi-gazdasági fejlődés előmozdításával ([134]). A 40. sz. határozat ([135]) szerint a kínai kormány a pénzügyi szervezetek hitelezési műveleteibe is beavatkozik azáltal, hogy olyan ipari ágazatokat jelöl ki, amelyek számára előnyös lenne a hitelhez való hozzáférés, és megbízza a pénzügyi intézményeket, hogy a hitelnyújtás során vegyék figyelembe az iparit érintő állami politikákat.

([132]) Lásd: http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/

([133]) A Kínai Központi Bank által 1996. június 28-án kihirdetett Általános hitelezési szabályzat.

([134]) A Kínai Központi Bank által 1996. június 28-án kihirdetett Általános hitelezési szabályzat 1. fejezetének 1. cikke.

([135]) Az Államtanács 2005. december 2-i határozata az ipari szerkezetátalakítás előmozdítására vonatkozó átmeneti rendelkezések végrehajtásának kihirdetéséről, Guo Fa, 2005. december 2., 40. sz.

(462) A kereskedelmi bankok teljesítményértékelési módszeréről szóló, 2020. december 15-én kiadott pénzügyminisztériumi közleményben is egyértelműen látható, hogy az állam (a tisztán kereskedelmi megfontolások helyett) kiemelkedő szerepet játszik a kereskedelmi bankok, különösen az állami tulajdonú pénzügyi intézmények számára hitelezési stratégiáik kialakításában. A közlemény szerint a kereskedelmi bankok teljesítményértékelési kritériumainak azt kell figyelembe venniük, hogy a szervezetek *„hogyan szolgálják a nemzeti fejlesztési célkitűzéseket és a reálgazdaságot”*, és különösen azt, hogy miként szolgálják a *„stratégiai fontosságú és a feltörekvő iparágakat”*. A közlemény 4. cikke kimondja, hogy *„a kereskedelmi bankok teljesítményértékelésének határozott és hatékony garanciát kell nyújtania a nemzeti makropolitikák végrehajtására”* ([136]).

(463) A fenti 3.3.1.1. szakaszban meghatározottak szerint a mintában szereplő vállalatoknak hitelt nyújtó állami tulajdonú pénzügyi intézmények közül az EXIM Bank kivételével egy sem válaszolt az egyedi kérdőívre. A bankok listáján a következők találhatók: ABCgricultural, Bank of Beijing ([137]), Bank of China, Bank of Communications Co. Ltd, Bank of Kunlun ([138]), Bank of Nanjing ([139]), Bank of Ningbo ([140]), Bank of Shanghai ([141]), Bank of Tianjin ([142]), China CITIC Bank ([143]), China Construction Bank Corporation, China Everbright Bank ([144]), China Industrial Bank Co. Ltd ([145])., China Merchants Bank ([146]), China Minsheng Bank ([147]), Export-Import Bank of China – EXIM bank, ICBC, Ping An Bank ([148]), Shanghai Automotive Group Finance Co., Ltd ([149]), Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd ([150])., Chong Hing Bank Limited ([151])Huishang Bank Co., Ltd. ([152]),Sun Life Everbright Asset Management Co. Ltd. ([153]), és a Zhongyuan Bank Co., Ltd ([154]). A kínai kormány nem szolgáltatott információt a bankok tulajdonosi szerkezetéről, sem azok irányítási struktúrájáról és kockázatértékeléséről, továbbá nem adott példákat az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának nyújtott konkrét hitelekkel kapcsolatban sem.

(464) Ezért a 3.3.1.1. szakaszban levont következtetésekkel összhangban a Bizottság úgy határozott, hogy a rendelkezésre álló tényeket használja fel annak megállapításához, hogy a szóban forgó állami tulajdonú pénzügyi intézmények közjogi szerveknek minősülnek-e.

([136]) Lásd a kereskedelmi bankok teljesítményértékelési módszeréről szóló közleményt (kiadás időpontja: 2020. december 15.); elérhető itt: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm

([137]) Lásd a Bank of Beijing 2022. évi éves jelentését (2023. április); https://pdf.valueonline.cn/web/viewer.html?v=20200509&file=https://oss.valueonline.cn/cloud-irh-bucket/public/formal/0/167278f7-743a-4dca-be0f-bb065e3f8748.pdf

([138]) Lásd a Kunlun Co. Ltd. 2022. évi éves jelentésének kivonatát; https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf

([139]) Lásd a Bank of Nanjing 2023. évi éves jelentését; https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf

([140]) Lásd a Kínai Központi Bank 2022. évi jegyzékét a rendszerszinten jelentős bankokról, amely megtekinthető a következő internetcímen: http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html

([141]) Lásd a Bank of Shanghai 2022. évi éves jelentését; https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf

([142]) Lásd a Bank of Tianjin 2020. évi éves jelentését; https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/20211013063039816 93/20211013062942512 87.pdf

([143]) Lásd: China CITIC Bank, 2021. évi éves jelentés; megtekinthető a következő internetcímen: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF

([144]) Lásd: China Everbright Bank, 2021. évi féléves jelentés; megtekinthető a következő internetcímen: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500

([145]) Lásd az ICBC 2021. évi éves jelentését; megtekinthető a következő internetcímen: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

([146]) Lásd: China Merchants Bank, 2022. évi éves jelentés, 125. o.; megtekinthető a következő internetcímen: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf

([147]) Lásd: China Minsheng Bank, 2022. évi éves jelentés; megtekinthető a következő internetcímen: https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%9F%E9%93%B6%E8%A1%8C2022%E5%B9%B4%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf, 94. o.

([148]) Lásd: Ping An Bank, kezdőlap – Befektetői kapcsolatok – Többségi részvényesek; megtekinthető a következő internetcímen: https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html

([149]) Lásd: SAIC Motor Corporation Limited; https://www.saicmotor.com/english/images/investor_relations/annual_report/2022/7/12/763203D083E54499855A319FB8356217.pdf

([150]) Lásd: Shanghai Pudong Development Bank, 2021. évi féléves jelentés; megtekinthető a következő internetcímen: https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf

([151]) Lásd a Chong Hing Bank Limited vállalati struktúráját: https://www.chbank.com/en/personal/footer/about-ch-bank/investor-relations/group-members-and-structures/index.shtml

([152]) Lásd a 2023. éves jelentést; https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF

([153]) Lásd a 2023. éves jelentést; https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF

([154]) Lásd a 2023. évi éves jelentést; https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf

(465) Korábbi szubvencióellenes vizsgálata ([155]) során a Bizottság megállapította, hogy a bankok, amelyek hitelt nyújtottak a szóban forgó vizsgálat mintájában szereplő exportáló gyártói csoportoknak, részben vagy egészben az állam vagy állami tulajdonban lévő jogi személyek tulajdonában állnak. Mivel a bankok nem válaszoltak a konkrét kérdőívre, a Bizottság nyilvánosan hozzáférhető információkat használt fel, például a bank honlapját, az éves jelentéseket, a bankkönyvekben vagy az interneten elérhető információkat. A korábbi vizsgálatok megállapításaival összhangban a bizottsági szolgálati munkadokumentum ([156]) megerősítette, hogy az állam uralja a bankszektort ([157]) azáltal, hogy valamennyi állami tulajdonú kereskedelmi bankban továbbra is ellenőrző részesedést tart fenn, valamint számos részvénytársasági kereskedelmi bank többségi részvényese volt, akár a Central Huijin közvetlen befektetése, akár közvetve más állami tulajdonú jogi személyek révén. Az alábbi (468) preambulumbekezdés felsorolja azokat az exportáló gyártók által bejelentett banki szervezeteket, amelyekben az állam többségi részesedéssel rendelkezik. A közelmúltbeli hasonló vizsgálatok ([158]) óta nem történt változás; a Bizottság úgy ítélte meg, hogy minden állami tulajdonú pénzügyi intézmény, finanszírozást nyújtott a mintában szereplő exportáló gyártóknak, mivel részben vagy egészben maga az állam vagy állami tulajdonban lévő jogi személyek tulajdonában áll.

3.5.1.8. Az összes állami tulajdonú pénzügyi intézményre vonatkozó következtetés

(466) A fenti megfontolások alapján a Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő három együttműködő exportáló gyártói csoportnak finanszírozást nyújtó állami tulajdonú kínai pénzügyi intézmények mindegyike az alaprendelet 2. cikke b) pontja értelmében – az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának i. esetével összefüggésben értelmezve – közjogi szervnek minősül.

(467) Emellett még ha az állami tulajdonú pénzügyi intézményeket a Bizottság nem is tekintené közjogi szerveknek, a 3.5.1.9. szakaszban meghatározott okok miatt akkor is megállapítható lenne ugyanezen információk alapján, hogy a kínai kormány az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának iv. esete szerinti olyan feladatok ellátásával bízza meg, vagy olyan feladatok ellátására utasítja azokat, amelyek szokásos esetben a kormányzat feladatai lennének. A magatartásuk ily módon mindenesetre a kínai kormánynak tulajdonítható.

3.5.1.9. A kínai kormány megbízásából vagy utasítására eljáró magántulajdonú pénzügyi intézmények

(468) A korábbi vizsgálatokhoz ([159]) hasonlóan a Bizottság a jelen ügyben megállapította, hogy a Kínában működő alábbi bankok és magán pénzügyi intézmények nyújtottak hitelt a mostani vizsgálat mintájában szereplő exportáló gyártói csoportoknak: China Postal Savings Bank Co. Ltd., Citibank (China) Co., Ltd., DBS Bank (China) Limited, East West Bank (China) Co., Ltd., Hana Bank (China) Co., Ltd., HSBC Bank (China) Limited,

([155]) A Bizottság (EU) 2018/1690 végrehajtási rendelete (2018. november 9.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről (HL L 283., 2018.11.12., 1. o., (210) és (211) preambulumbekezdés).

([156]) Aktualizált bizottsági szolgálati munkadokumentum piacvédelmi vizsgálatokhoz a Kínai Népköztársaság gazdaságának jelentős torzulásairól, 2024. április 10., SWD(2024) 91 final (a továbbiakban: a Kínáról szóló jelentés), 6.3. fejezet (A bankszektor), 137–144. o.

([157]) Lásd még: Chorzempa, M. és Véron, N., *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?*, PIIE, 2023. március, 2. o.; megtekinthető a következő internetcímen: https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf

([158]) Ugyanott, 12 lábjegyzet.

([159]) Lásd: a Bizottság (EU) 2017/969 végrehajtási rendelete (2017. június 8.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről és a Kínai Népköztársaságból származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló (EU) 2017/649 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 146., 2017.6.9., 17. o.) (a továbbiakban: a melegen síkhengerelt termékekkel kapcsolatos ügy); a Bizottság (EU) 2018/1690 végrehajtási rendelete (2018. november 9.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről, továbbá a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről, valamint az (EU) 2018/163 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló (EU) 2018/1579 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 283., 2018.11.12., 1. o.) (a továbbiakban: az abroncsokkal kapcsolatos ügy); a Bizottság (EU) 2021/2287 végrehajtási rendelete a Kínai Népköztársaságból származó, továbbfeldolgozásra szánt alumíniumfólia behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről (HL L 458., 2021.12.22., 344. o.) (a továbbiakban: a továbbfeldolgozásra szánt alumíniumfóliával kapcsolatos ügy); Bizottság (EU) 2020/776 végrehajtási rendelete (2020. június 12.) a Kínai Népköztársaságból és az Egyiptomból származó egyes szőtt és/vagy tűzött üvegrost szövetek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vámok kivetéséről (HL L 189., 2020.6.15., 33. o.) (a továbbiakban: az üvegrost szövetekkel kapcsolatos ügy); Bizottság (EU) 2022/72 végrehajtási rendelete (2022. január 18.) a Kínai Népköztársaságból származó, optikai szálakból álló kábelek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vámok kivetéséről (HL L 12., 2022.1.19., 34. o.) (a továbbiakban: az optikai szálakból álló kábelekkel kapcsolatos ügy).

Mitsubishi UFJ Bank (China) Co., Ltd., Mizuho Bank (China) Co., Ltd., OCBC Wing Hang Bank (China) Limited, Standard Chartered Bank (China) Limited, Sumitomo Mitsui Banking Corporation (China) Co., Ltd., United Overseas Bank (China) Limited, Yushan Bank (China) Co. A 3.5.1.8. szakaszban ismertetett vonatkozó elemzéssel összhangban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ezeket a bankokat és magán pénzügyi intézményeket a CBRC felügyelete alatt a kínai kormány bízta meg vagy utasította. Mivel nem szolgáltattak ezzel ellentétes információkat, a Bizottság a mostani vizsgálatban is ugyanerre a következtetésre támaszkodott.

(469) A Bizottság ezt követően elemezte, hogy ezeket a pénzügyi intézményeket a kínai kormány az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának iv. esete értelmében megbízta-e azzal vagy utasította-e arra, hogy támogatást nyújtsanak az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának.

(470) A WTO Fellebbezési Testülete szerint „megbízás" akkor történik, ha a kormányzat magánjogi szervezetre feladatköröket ruház át, „utasítás" pedig akkor, ha a kormányzat magánjogi szervezet felett hatáskört gyakorol ([160]). A kormányzat mindkét esetben magánjogi szervezetet vesz igénybe arra a célra, hogy közvetetten pénzügyi hozzájárulást nyújtson, és „az esetek többségében feltételezhető, hogy a magánjogi szervezet megbízása vagy utasítása valamilyen fenyegetéssel vagy késztetéssel jár" ([161]). Ugyanakkor a 3. cikk 1. pontja a) alpontjának iv. esete nem teszi lehetővé, hogy a tagok egy termékre kiegyenlítő vámot vessenek ki, „ha a kormányzat mindössze általános szabályozói hatáskörét gyakorolja" ([162]), illetve ha a kormányzati beavatkozás *„pusztán az adott ténybeli körülmények és az adott piac szereplőinek szabad választása folytán jár vagy nem jár bizonyos következményekkel"* ([163]). A megbízás vagy az utasítás ezzel szemben inkább *„a kormányzat részéről aktívabb szerepvállalást, semmint puszta ösztönzést"* jelent. ([164])

(471) A Bizottság megállapította, hogy a (434)–(442) preambulumbekezdésben említett, az ágazatra irányadó normatív keretrendszer valamennyi kínai pénzügyi intézményre, így a magántulajdonúakra is vonatkozik. Szemléltetésképpen: a banktörvény és a CBIRC különféle rendeletei kiterjednek a CBIRC irányítása alatt álló összes kínai finanszírozású és külföldi tőkével működő bankra.

(472) Továbbá a magántulajdonú pénzügyi intézményekkel kötött hitelszerződések többsége az állami tulajdonú bankokkal kötött szerződésekhez hasonló szerződési feltételeket tartalmaz, és a magántulajdonú pénzügyi intézmények által felszámított kamatlábak hasonlóak az állami tulajdonú pénzügyi intézmények által felszámított kamatlábakhoz. Ez azt mutatja, hogy ezek a bankok de facto kedvezményes hitelnyújtási feltételeket biztosítanak, összhangban a kínai kormány bankszektor feletti ellenőrzésével.

(473) A magántulajdonú pénzügyi intézményektől kapott eltérő tájékoztatás hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát illetően az állam az NFRA felügyelete alatt, Kínában működő valamennyi pénzügyi intézményt (ideértve a magántulajdonú pénzügyi intézményeket is) az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontja iv. esetének első franciabekezdése értelmében megbízta azzal vagy utasította arra, hogy a kormányzati politikáknak megfelelően az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának kedvezményes kamatlábak mellett nyújtson hitelt ([165]).

3.5.1.10. Hitelminősítések

(474) Korábbi szubvencióellenes vizsgálatai során a Bizottság már megállapította, hogy egy a Nemzetközi Valutaalap által közzétett tanulmány ([166]) alapján, amely szerint eltérések mutatkoznak a nemzetközi és a kínai hitelminősítések között, a kínai vállalatok tekintetében megítélt belföldi hitelminősítések nem voltak megbízhatóak. Az IMF szerint a helyi hitelminősítő intézetek a kínai kötvények több mint 90 %-át az AA-tól

([160]) WT/DS/296 (Egyesült Államok – A Koreából származó dinamikus véletlen hozzáférésű memóriákra [DRAM-okra] kivetett kiegyenlítő vám vizsgálata című, DS296. sz. jogvita), a Fellebbezési Testület 2005. február 21-i jelentése, 116. pont.

([161]) A Fellebbezési Testület jelentése, DS 296, 116. pont.

([162]) A Fellebbezési Testület jelentése, DS 296, 115. pont.

([163]) A Fellebbezési Testület jelentése, DS 296, 114. pont., e tekintetben a vizsgálóbizottság DS 194. sz. jelentésének 8.31. pontjával egyezően.

([164]) A Fellebbezési Testület jelentése, DS 296, 115. pont.

([165]) Lásd a fenti 12 lábjegyzetben hivatkozott ügyeket.

([166]) Lásd az IMF munkadokumentumát: A kínai vállalatok adósságproblémájának megoldása („Resolving China's Corporate Debt Problem"), szerzők: Wojciech Maliszewski, Serkan Arslanalp, John Caparusso, José Garrido, Si Guo, Joong Shik Kang, W. Raphael Lam, T. Daniel Law, Wei Liao, Nadia Rendak, Philippe Wingender és Jiangyan, 2016. október, WP/16/203.

AAA-ig terjedő kategóriák egyikébe sorolják. Ez nem hasonlítható össze más piacokkal, például az EU vagy az Egyesült Államok piacával. Például az Egyesült Államok piacán ezeket a legkedvezőbb minősítéseket csak a cégek kevesebb mint 2 %-a tudhatja magáénak. A kínai hitelminősítő intézetek így erőteljesen a minősítési skála legmagasabb szintjének irányába hajlanak. Rendkívül széles minősítési skálákkal rendelkeznek, és hajlamosak a szignifikánsan eltérő nemteljesítési kockázatú kötvényeket egyetlen tág minősítési kategóriába összevonni ([167]). A Bloomberg „2021. évi betekintés a kínai kötvénypiacra" című kiadványa ([168]) szerint a kötvénypiacot öt kínai helyi hitelminősítő intézet – a China Chengxin, a Dagong, a Lianhe, a Shanghai Brilliance, valamint a Golden Credit Rating – uralja, és a kötvények mintegy 90 %-a AAA minősítést kapott a helyi hitelminősítő intézetektől. Azonban számos kibocsátó alacsonyabb – A és BBB – S&P Global kibocsátói hitelminősítést kapott ([169]).

(475) Ezenkívül a külföldi hitelminősítő intézetek, például a Standard and Poor's és a Moody's, amikor a külföldön kibocsátott kínai kötvényeket minősítik, jellemzően úgy járnak el, hogy a kibocsátó kiindulási hitelminősítését felfelé korrigálják azon becslésük alapján, hogy a kínai kormány mekkora stratégiai jelentőséget tulajdonít az adott vállalatnak, és milyen erősek az esetleges implicit garanciák ([170]).

(476) Az elemzést kiegészítve a korábbi ügyek vizsgálata feltárta, hogy a kínai kormány a hitelminősítési piacra is befolyást gyakorolhat.

(477) A kínai kormány által a korábbi vizsgálatok során szolgáltatott információk alapján összesen 14 hitelminősítő intézet, ebből 12 belföldi hitelminősítő intézet volt aktív a kínai kötvénypiacon. Másrészt nincs szabad belépés a kínai hitelminősítési piacra. Lényegében zárt piacról van szó, mivel a hitelminősítő intézeteket a Kínai Értékpapír-szabályozó Bizottságnak (a továbbiakban: CSRC) vagy a Kínai Központi Banknak jóvá kell hagynia, mielőtt megkezdhetnék a működésüket ([171]). A Kínai Központi Bank 2017 közepén bejelentette, hogy bizonyos feltételek mellett engedélyezni fogják a külföldi hitelminősítő intézetek számára, hogy a belföldi kötvénypiac egy részén hitelminősítéseket adjanak ki. Ezek a hitelminősítő intézetek azonban a kínai minősítési skálákat követik, így nem hasonlíthatók össze a nemzetközi minősítésekkel, amint azt a (475) preambulumbekezdésben kifejtettük.

(478) Végezetül az Allianz Global Investors 2021. évi kutatása a Bizottság megállapításait megerősítve rögzíti, hogy „*Kína belföldi hitelminősítési rendszere eltér a nemzetközi minősítési konvencióktól. Például az AA+ minősítésű belföldi kötvényeik nemzetközi skálán jellemzően »magas hozamú, kockázatos« minősítést kapnának*" ([172]).

(479) Végezetül az OECD 2022-ben rámutatott arra, hogy „*a hitelminősítési piac hiányosságai, beleértve a túlzó minősítéseket és a gyenge figyelmeztető rendszereket, akadályozzák a kötvénypiac egészséges fejlődését*" ([173]).

(480) A Bizottság továbbá azt is megállapította ([174]), hogy a kínai hitelminősítési rendszerben nem kizárólag a piaci erők érvényesülnek, és működése torzult.

(481) A (474)–(478) preambulumbekezdésben leírt helyzet alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai hitelminősítések nem adnak megbízható becslést a mögöttes eszköz hitelkockázatáról. A minősítéseket a stratégiai kulcságazatok, köztük az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazatának ösztönzésére irányuló szakpolitikai célkitűzések is torzították.

([167]) Livingstone, M., Poon, W.P.H. és Zhou, L. (2017). Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry [Számítanak a kínai hitelminősítések? Tanulmány a kínai kötvénypiacról és a hitelminősítési ágazatról], Journal of Banking & Finance, 24. o.

([168]) China bond market insight 2021, https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet.pdf

([169]) China bond market insight 2021, 59. lábjegyzet, 31. o.

([170]) Price, A.H., Brightbill T.C., Francisco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A. és Neelakantan, U. (2017): China's broken promises: why it is not a market-economy [Kína megszegett ígéretei: ez miért nem piacgazdaság?], Wiley Rein LLP, 68. o.

([171]) A Bizottság (EU) 2022/72 végrehajtási rendelete (2022. január 18.) a Kínai Népköztársaságból származó, optikai szálakból álló kábelek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vámok kivetéséről, valamint a Kínai Népköztársaságból származó, optikai szálakból álló kábelek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló (EU) 2021/2011 végrehajtási rendelet módosításáról, 71. lábjegyzet.

([172]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://ch.allianzgi.com/-/media/allianzgi/globalagi/china-microsite/9-things-to-know/9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf

([173]) Lásd az OECD gazdasági felméréseit: Kína, 2022. március, 34–35. o.; megtekinthető a következő internetcímen: https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf

([174]) Lásd a Kínai Népköztársaság gazdaságának jelentős torzulásairól szóló, piacvédelmi vizsgálatokhoz készült Bizottsági szolgálati munkadokumentumot, 2024. április 10., SWD(2024) 91 final (a továbbiakban: a Kínáról szóló jelentés), 6. fejezet, 156–160. oldal.

3.5.2. *Kedvezményes finanszírozás: hitelek*

3.5.2.1. Hiteltípusok

(1) Rövid és hosszú lejáratú hitelek

(482) A Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő mindhárom csoportba tartozó vállalatok igénybe vettek különféle rövid és hosszú lejáratú hiteleket a tevékenységeik finanszírozására. Ezeket a hiteleket elsődlegesen a napi műveletek, a működőtőke-szükségletek és speciális projektek finanszírozására, beruházásokra vagy más hitelek kiváltására használták fel. Mindkét csoport igénybe vett emellett rövid és hosszú lejáratú exporthiteleket is.

(2) Kifejezetten más hitelek kiváltásának céljából felvett hitelek (rulírozó hitelek)

(483) A vizsgálat során a Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő egyik csoport azzal a konkrét céllal kötött hitelszerződést, hogy lejáratkor a korábbi hitelei után törlesztett tőkét az új hitelekből származó új tőkével váltsa ki. A rulírozó hitelek általában az adós likviditási problémáit jelzik, és nagyobb kockázati kitettséget jelentenek az azokat nyújtó bankok számára. A korábbi vizsgálatok ([175]) megállapításaival összhangban a Bizottság megállapította, hogy e gyakorlat révén egyes vállalatok átszervezhetik kötelezettségeiket, és beszerezhetik azokat a pénzeszközöket, amelyek nélkül nem tudnák teljesíteni törlesztési kötelezettségeiket, ami azt bizonyítja, hogy nehézségekbe ütközik az adósságtörlesztés.

(3) A hosszú távú adósság átstrukturálását célzó finanszírozás

(484) A vizsgálat során a Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő egyes vállalatok kifejezetten adósságaik, nevezetesen hiteleik törlesztését szolgáló kötvényeket bocsátottak ki. A Bizottság megállapította, hogy adósságuk ezen eszköz révén történő átstrukturálásával egyes vállalatok átszervezhetik és elhalaszthatják kötelezettségeiket, valamint beszerezhetik azokat a pénzeszközöket, amelyek nélkül nem tudnák teljesíteni törlesztési kötelezettségeiket, ami azt bizonyítja, hogy nehézségekbe ütközik a forrásbevonás.

(485) A kötvények e célból történő felhasználása aggályokat vet fel azzal kapcsolatban, hogy egy adott társaság képes-e kifizetni adósságait, és ezért nemcsak rövid távú likviditását, hanem hosszú távú fizetőképességét is megkérdőjelezi. Ezért az, hogy egy adott vállalat a hitelek törlesztése érdekében kötvényeket bocsát ki, arra utaló jelnek tekinthető, hogy a vállalat kedvezőtlenebb pénzügyi helyzetben volt annál, mint amilyen a pénzügyi kimutatások alapján első látására kirajzolódott, illetve hogy további kockázat áll fenn a rövid és hosszú távú finanszírozásával összefüggésben.

3.5.2.2. Egyedi jelleg

(486) A 3.5.1.5. szakaszban bemutatott módon számos, kifejezetten az akkumulátoros elektromos járművek ágazatában működő vállalatokat célzó jogi dokumentum utasítja arra a pénzügyi intézményeket, hogy kedvezményes kamatozású hiteleket nyújtsanak az akkumulátoros elektromos járművek ágazatában. Ezek a dokumentumok bizonyítják, hogy a pénzügyi intézmények csak azon néhány vállalkozás vagy gazdasági ágazat esetében teszik lehetővé a pénzügyi intézmények számára a kedvezményes finanszírozást, amelyek beleilleszkednek a kínai kormány vonatkozó stratégiájába. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az akkumulátoros elektromos járművek ágazatára vonatkozó utalás egészen egyértelmű, hiszen a szóban forgó gazdasági ágazatot bizonyos esetekben kifejezetten megnevezik, bizonyos esetekben pedig az általa gyártott termékre vagy az ágazatot magában foglaló tágabb ágazatcsoportra ut\alnak.

([175]) A Bizottság (EU) 2017/969 végrehajtási rendelete (2017. június 8.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről és a Kínai Népköztársaságból származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló (EU) 2017/649 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 146., 2017.6.9., 17. o.) (a továbbiakban: a melegen síkhengerelt termékekkel kapcsolatos ügy); a Bizottság (EU) 2018/1690 végrehajtási rendelete (2018. november 9.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről, továbbá a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről, valamint az (EU) 2018/163 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló (EU) 2018/1579 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 283., 2018.11.12., 1. o.) (a továbbiakban: az abroncsokkal kapcsolatos ügy); és Bizottság (EU) 2020/776 végrehajtási rendelete (2020. június 12.) a Kínai Népköztársaságból és az Egyiptomból származó egyes szőtt és/vagy tűzött üvegrost szövetek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vámok kivetéséről (HL L 189., 2020.6.15., 33. o.) (a továbbiakban: az üvegrost szövetekkel kapcsolatos ügy).

3.5.2.3. A támogatási összeg kiszámítása

(487) A kiegyenlíthető támogatás összegének kiszámítását a Bizottság a támogatásban részesülő feleknek a vizsgálati időszakban nyújtott gazdasági előny mértékére alapozta. A támogatásban részesülő fél által megszerzett gazdasági előny az alaprendelet 6. cikkének b) pontja szerint a hitelt felvevő vállalat által a kedvezményes hitel tekintetében fizetett kamatösszeg és a vállalat által a piacon esetlegesen megszerezhető hasonló kereskedelmi hitel tekintetében fizetendő összeg közötti különbözet.

(488) A fenti 3.5.1. és 3.5.2. szakaszban kifejtettek szerint a kínai pénzügyi intézmények által folyósított hitelek jelentős kormányzati beavatkozásról árulkodnak, és nem a működő piacokon általában felszámított kamatokat tükrözik.

(489) A mintában szereplő vállalatcsoportok különböző általános gazdasági helyzetben voltak. A vizsgálati időszak alatt a lejáratot, a megkövetelt biztosítékot és garanciát, valamint más feltételeket tekintve mindegyikük más-más típusú hitelt kapott. E két ok miatt mindegyik vállalathoz egy átlagos kamatláb tartozott annak alapján, hogy milyen hiteleket kapott.

(490) E sajátosságok figyelembevétele érdekében a Bizottság minden egyes, a mintában szereplő exportáló gyártói vállalatcsoport pénzügyi helyzetét egyedileg értékelte. E tekintetben a Bizottság a hitelekkel történő kedvezményes finanszírozás kapcsán a Kínából származó továbbfeldolgozásra szánt alumíniumfóliára, a melegen síkhengerelt acéltermékekre, a gumi légabroncsokra, az egyes szőtt és/vagy tűzött üvegrost szövetekre, valamint az optikai kábelekre vonatkozó szubvencióellenes vizsgálatokban ([176]) meghatározott, és a következő preambulumbekezdésekben kifejtett számítási módszert követte. Végül a Bizottság egyedileg kiszámította minden egyes, a mintában szereplő exportáló gyártói csoport esetében a hitelek formájában biztosított kedvezményes finanszírozási gyakorlatból származó előnyt, és ezt az előnyt hozzárendelte a vizsgált termékhez.

(1) BYD csoport

(491) A Bizottság megjegyezte, hogy egy kínai hitelminősítő intézet AAA minősítést adott a BYD csoportnak 2020-ban. A kínai hitelminősítések 3.5.1.10. szakaszban említett általános torzulásai fényében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a minősítés nem megbízható.

(492) A (452)–(459) preambulumbekezdésben említettek szerint a kínai hitelnyújtó pénzügyi intézmények nem nyújtottak be hitelképességi értékelést. Ezért a gazdasági előny mértékének megállapítása érdekében a Bizottságnak értékelnie kellett, hogy a BYD csoport piaci kamatszinten jutott-e hitelekhez.

(493) A BYD csoport általánosságban jövedelmező pénzügyi helyzetről számolt be, saját pénzügyi beszámolói szerint körülbelül 6 %-os haszonkulcs mellett. A csoport rövid és hosszú lejáratú hitelt vett igénybe működése finanszírozásához. A Bizottság felmérte a vállalat rövid távú likviditását és hosszú távú fizetőképességét.

(494) A rövid távú likviditás tekintetében a Bizottság a forgóeszköz-fedezeti mutatót használta. Ez a ráta a vállalat a rövid lejáratú kötelezettségeinek, köztük a rövid lejáratú adósságainak megfizetésére vonatkozó képességét méri.

(495) A vállalat forgóeszköz-fedezeti mutatója 2021-ben 0,89 volt, 2022-ben 0,75-re, majd a vizsgálati időszakban 0,68-ra csökkent. Noha a vállalat 2020-ban AAA minősítést kapott, forgóeszközei mégsem bizonyultak elegendőnek a rövid távú kötelezettségei teljesítéséhez. Ez nem indokolja a magas hitelminősítést, amelyhez a vállalat forgóeszköz-fedezeti mutatójának legalább 2-nek kellene lennie.

(496) A rövid távú likviditási mutatóra tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a szóban forgó vállalatnak rövid távú likviditási problémái voltak, így a nagy kockázatú profillal rendelkező adósok közé tartozott.

([176]) HL L 458., 2021.12.22., 344. o., (237) preambulumbekezdés (a továbbfeldolgozásra szánt alumíniumfóliával kapcsolatos ügy), HL L 146., 2017.6.9., 17. o., (152)–(244) preambulumbekezdés (a melegen síkhengerelt termékekkel kapcsolatos ügy), HL L 283., 2018.11.12., 1. o., (236) preambulumbekezdés (az abroncsokkal kapcsolatos ügy), HL L 189., 2020.6.15., 33. o., (300) preambulumbekezdés (az üvegrost szövetekkel kapcsolatos ügy), valamint HL L 12., 2022.1.19., 75. o., (294) preambulumbekezdés (az optikai szálakból álló kábelekkel kapcsolatos ügy).

(497) A Bizottság a hosszú távú fizetőképességi kockázatot a hitel/eszköz arány alapján értékelte. Ez a mutató a vállalat hosszú lejáratú adósságtörlesztési kötelezettségek teljesítésére való képességét méri. A mutatót a hitelezők és a kötvényekbe befektetni kívánó felek a vállalat hitelképességének megítélésére használják.

(498) A hitel/eszköz arány a kötelezettségek, és különösen a hosszú lejáratú adósságok mértékét mutatja. A vállalat magas, 0,78-as hitel/saját tőke aránnyal rendelkezett, ami arra utal, hogy a vállalat hitelből finanszírozza tevékenységét. A hitel/saját tőke arány is folyamatosan növekedett: 2021-ben 0,67 volt, a vizsgálati időszakban pedig már 0,78, ami arra utal, hogy a vállalat egyre nagyobb arányban finanszírozza főként adósságból a tevékenységét. Minél magasabb a hitel/saját tőke arány, annál nagyobb a vállalat pénzügyi kockázata, tehát előfordulhat, hogy a vállalat nehezebben tudja törleszteni a fennálló adósságait.

(499) Ezért a (495)–(498) preambulumbekezdésben kifejtett likviditási és fizetőképességi problémákat figyelembe véve, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a vállalat pénzügyi helyzete nem volt stabil, és magas kockázati profilt jelentett a potenciális hitelezők és befektetők számára.

(500) Emellett a Bizottság a legnagyobb pénzügyi haszonra szert tett egyes vállalatok hitel/saját tőke arányát elemezve megállapította, hogy hitel/saját tőke arányuk 2022-ben 0,71 és 0,97 között mozgott.

(501) A fentiek alapján és a kínai hitelminősítések 3.5.1.10. szakaszban említett általános torzulásai fényében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a BYD csoport AAA hitelminősítése nem megbízható.

(502) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a csoport általános pénzügyi helyzete a B minősítésnek feleltethető meg, amely már nem számít „befektetésre ajánlott kategóriának”.

(503) A Bloomberg nyilvánosan elérhető adatai alapján a Bizottság a B minősítésű vállalatok által kibocsátott kötvények esetében várható díjat használta referenciaértékként, majd a piaci kamatláb kiszámítása érdekében ezt alkalmazta a Kínai Központi Bank hitelekre vonatkozó referencia-kamatlábára vagy – 2019. augusztus 20. után – az NIFC által bejelentett irányadó hitelkamatlábra ([177]).

(504) A felár meghatározása az USA-beli AA minősítésű vállalati kötvények és az USA-beli B minősítésű vállalati kötvények indexei között a Bloomberg ipari szegmensekre vonatkozó adatai alapján számított relatív különbözet kiszámításával történt. Ezt követően a Bizottság az így kiszámított különbözetet hozzáadta a hitelnyújtás napján a kérdéses kölcsönével azonos futamidőre vonatkozóan a Kínai Központi Bank által közzétett, hitelekre vonatkozó referencia-kamatlábhoz, vagy 2019. augusztus 20. után az NIFC által közzétett irányadó hitelkamatlábhoz ([178]). Ezt a számítást a Bizottság a vállalatcsoportnak folyósított összes hitel vonatkozásában külön-külön elvégezte.

(505) A devizában denominált hitelekre is igaz a piaci torzulások és az érvényes hitelminősítések hiánya tekintetében megfogalmazott ténymegállapítás, hiszen ezeket a hiteleket ugyanazok a kínai pénzügyi intézmények nyújtják. Ennek megfelelően és az előzőekben ismertetett módon a Bizottság a vizsgálati időszak során a megfelelő devizában kibocsátott B minősítésű vállalati kötvények alapján határozta meg a megfelelő referenciaértéket.

(2) Geely csoport

(506) A (452)–(459) preambulumbekezdésben említettek szerint a kínai hitelnyújtó pénzügyi intézmények nem nyújtottak be hitelképességi értékelést. Ezért a gazdasági előny mértékének megállapítása érdekében a Bizottságnak értékelnie kellett, hogy a Geely csoport piaci kamatszinten jutott-e hitelekhez.

(507) A Geely csoport jövedelmező pénzügyi helyzetről számolt be, saját pénzügyi beszámolói szerint 3 %-os haszonkulcs mellett. Jövedelmezősége azonban 2021-hez képest csökkent. Tőkearányos jövedelmezősége, amely a csoport képességét mutatja a saját tőke nettó nyereséggé alakítására, a 2021. évi 8 %-ról a vizsgálati időszak végére 5 %-ra csökkent.

(508) A Geely csoport rövid és hosszú lejáratú hitelt vett igénybe működése finanszírozásához. A Bizottság megvizsgálta a csoport rövid távú likviditási és hosszú távú fizetőképességi helyzetét.

([177]) Lásd a fenti (453) preambulumbekezdést.

([178]) Rögzített kamatozású hitelek esetében. A változó kamatozású hitelek esetében a Kínai Központi Bank vizsgálati időszak alatti referencia-kamatlábát vette alapul.

(509) A rövid lejáratú likviditást illetően a csoport átlagos forgóeszköz-fedezeti mutatója a vizsgálati időszakban 1,03 volt. Bár a forgóeszköz-fedezeti mutató valamivel több mint 1, a vállalat forgóeszközei éppen csak elegendőek a rövid lejáratú kötelezettségeinek kifizetésére, ez pedig nem indokolja a magas hitelminősítést, ahhoz ugyanis a vállalat mutatójának el kellene érnie legalább a 2-t. A likviditási gyorsrátája a vizsgálati időszak végén 0,79, 2022-ben 0,76, 2021-ben pedig 0,79 volt, míg referenciának a legalább 1 értékű likviditási gyorsráta tekinthető. Az a vállalat, amelynek likviditási gyorsrátája 1-nél kisebb, nem feltétlenül fogja tudni rövid távon kifizetni a rövid lejáratú kötelezettségeit. A vállalat készpénzhányada a vizsgálati időszakban átlagosan 0,4 volt. A vállalat tehát nem rendelkezett a rövid lejáratú adósságainak megfizetéséhez elegendő készpénzzel. A rövid távú likviditási mutatókra tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a szóban forgó vállalatnak rövid távú likviditási problémái voltak, így a kockázatos profillal rendelkező adósok közé tartozott.

(510) A hosszú lejáratú adósságot illetően a Geely csoport magas, 0,69 értékű hitel/eszköz aránnyal rendelkezett, ami azt jelenti, hogy a vállalat az eszközeinek 69 %-át hitelből finanszírozta. A hitel/saját tőke arány 2021-ben 2,1, 2022-ben 2,11, a vizsgálati időszak végén pedig 2,22 volt, ami azt mutatja, hogy a vállalat főként hitelből finanszírozza a tevékenységét. Minél magasabb a hitel/eszköz arány és a hitel/saját tőke arány, annál nagyobb a vállalat pénzügyi kockázata. Emellett a vizsgálati időszak alatt a csoport egyik vállalata (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) hitel-tőke konverziót kötött állami tulajdonú bankokkal adósság-tőke konverzióval annak érdekében, hogy javítsa adósságstruktúráját. Egy ilyen ügylet keretében a vállalat az állami tulajdonú bankok felé fennálló adósságának egy részét részvényekké alakíthatja, és így csökkentheti a mérlegében szereplő kötelezettségeket.

(511) A Bizottság továbbá megállapította, hogy a Geely csoport kifejezetten hitelkiváltás céljából kötött hitelszerződéseket. Amint azt a 3.5.2.1. szakasz kifejti, a rulírozó hitelek megléte likviditási problémákkal kapcsolatos további kockázatokra utaló jelnek tekinthető.

(512) Hasonlóképpen a Bizottság megállapította, hogy a Geely csoport adósságátalakítás céljából bocsátott ki kötvényeket. A 4. szakaszban kifejtettek szerint a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez az érintett vállalatok rosszabb pénzügyi helyzetét jelzi ahhoz képest, amire a pénzügyi kimutatások első ránézésre utalnak, és hogy a rövid és hosszú távú finanszírozásukhoz további kockázat kapcsolódik.

(513) A Bizottság megjegyezte, hogy egy kínai hitelminősítő intézet AAA minősítést adott a Geely csoportnak. A kínai hitelminősítések 3.5.1.10. szakaszban említett általános torzulásai fényében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a minősítés nem megbízható.

(514) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a csoport általános pénzügyi helyzete a B minősítésnek feleltethető meg. A Standard & Poor's hitelminősítési fogalommeghatározásai szerint egy B minősítésű adós sérülékenyebb, mint egy BB minősítésű adós, de még képes teljesíteni pénzügyi kötelezettségvállalásait. Ugyanakkor a kedvezőtlen üzleti, pénzügyi vagy gazdasági feltételek csökkenthetik az adósnak a pénzügyi kötelezettségvállalásai teljesítésére irányuló képességét vagy hajlandóságát. Elmondható tehát, hogy a referenciaérték megfelelően tükrözi az adósságátstrukturálás céljából kibocsátott rulírozó hitelek és kötvények használatából eredő további kockázatokat.

(515) A Bizottság ezt követően a piaci kamatláb kiszámítása érdekében az ilyen B minősítésű cégek által kibocsátott kötvények esetében várható díjat alkalmazta a Kínai Központi Bank hitelekre vonatkozó referencia-kamatlábára, illetve 2019. augusztus 20. után az NIFC által közzétett irányadó hitelkamatlábra.

(516) A felár meghatározása az USA-beli AA minősítésű vállalati kötvények és az USA-beli B minősítésű vállalati kötvények indexei között a Bloomberg ipari szegmensekre vonatkozó adatai alapján számított relatív különbözet kiszámításával történt. Ezt követően a Bizottság az így kiszámított különbözetet hozzáadta a hitelnyújtás napján a kérdéses kölcsönével azonos futamidőre vonatkozóan a Kínai Központi Bank által közzétett, hitelekre vonatkozó referencia-kamatlábhoz, vagy 2019. augusztus 20. után az NIFC által közzétett irányadó hitelkamatlábhoz. Ezt a számítást a Bizottság a vállalatnak folyósított összes hitel és pénzügyi lízing vonatkozásában külön-külön elvégezte.

(517) A Kínában devizában denominált hitelekre is igaz a piaci torzulások és az érvényes hitelminősítések hiánya tekintetében tett megállapítás, hiszen ezeket a hiteleket ugyanazok a kínai pénzügyi intézmények nyújtják. Ennek megfelelően és az előzőekben ismertetett módon a Bizottság a vizsgálati időszak során a megfelelő devizában kibocsátott B minősítésű vállalati kötvények alapján határozta meg a megfelelő referenciaértéket.

(3) SAIC csoport

(518) A fenti (452)–(459) preambulumbekezdésben említettek szerint a kínai hitelnyújtó pénzügyi intézmények nem nyújtottak be hitelképességi értékelést. Ezért a gazdasági előny mértékének megállapítása érdekében a Bizottságnak értékelnie kellett, hogy a Geely csoport piaci kamatszinten jutott-e hitelekhez.

(519) A SAIC Motor Corporation Limited konszolidált csoportszinten jövedelmező pénzügyi helyzetről számolt be, saját pénzügyi beszámolói szerint 4 %-os haszonkulcs mellett. Jövedelmezősége azonban 2021-hez képest csökkent. Tőkearányos jövedelmezősége, amely a csoport képességét mutatja a saját tőke nettó nyereséggé alakítására, a 2021. évi 13 %-ról 2022 végére 8 %-ra csökkent.

(520) A SAIC Motor Corporation Limited rövid és hosszú lejáratú hitelt vett igénybe működése finanszírozásához. A Bizottság megvizsgálta a csoport rövid távú likviditási és hosszú távú fizetőképességi helyzetét.

(521) A rövid lejáratú likviditást illetően a csoport átlagos forgóeszköz-fedezeti mutatója 2022-ben 1,07 volt. Bár a forgóeszköz-fedezeti mutató valamivel több mint 1, a csoport forgóeszközei éppen csak elegendőek a rövid lejáratú kötelezettségeinek kifizetésére, ez pedig nem indokolja a magas hitelminősítést, ahhoz ugyanis a vállalat mutatójának el kellene érnie legalább a 2-t. A likviditási gyorsrátája 2022-ben 0,87, 2021-ben pedig 0,97 volt, míg referenciának a legalább 1 értékű likviditási gyorsráta tekinthető. Az a vállalat, amelynek likviditási gyorsrátája 1-nél kisebb, nem feltétlenül fogja tudni rövid távon kifizetni a rövid lejáratú kötelezettségeit. A csoport készpénzhányada 2022-ben átlagosan 0,4 volt. A csoport tehát nem rendelkezett a rövid lejáratú adósságainak megfizetéséhez elegendő készpénzzel. A rövid távú likviditási mutatókra tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a szóban forgó csoportnak rövid távú likviditási problémái voltak, így a kockázatos profillal rendelkező adósok közé tartozott.

(522) A hosszú lejáratú adósságot illetően a SAIC Motor Corporation Limited konszolidált szinten magas, 0,66 értékű hitel/eszköz aránnyal rendelkezett, ami azt jelenti, hogy a csoport az eszközeinek 66 %-át hitelből finanszírozta. A hitel/saját tőke arány 2021-ben 1,79, 2022-ben pedig 1,94 volt, ami azt mutatja, hogy a vállalat főként hitelből finanszírozza a tevékenységét. Minél magasabb a hitel/eszköz arány és a hitel/saját tőke arány, annál nagyobb a vállalat pénzügyi kockázata. Emellett a 2009 és 2015 közötti időszakban a csoport két exportáló gyártója (SAIC Maxus Automotive Company Limited és Nanjing Automobile (Group) Corporation) négy hitel-tőke konverziós megállapodást kötött állami tulajdonú bankokkal adósságszerkezetük javítása érdekében. Egy ilyen ügylet keretében a vállalatok az állami tulajdonú bankok felé fennálló adósságuk egy részét részvényekké alakíthatják, ezáltal csökkenthetik a mérlegükben szereplő kötelezettségeket. Emellett 2017-ben a SAIC Motor Corporation Limited tőkejuttatásban részesült, amelyben többek között állami tulajdonú pénzügyi intézmények vettek részt, ami szintén pozitív hatást gyakorolt a csoport adósságstruktúrájára. Bár ezek az események a vizsgálati időszak előtt történtek, tartós strukturális hatást gyakoroltak a mérlegre.

(523) A Bizottság továbbá megállapította, hogy a csoport kifejezetten hitelkiváltás céljából kötött hitelszerződéseket. Amint azt a 3.4.2.1. szakasz kifejti, a rulírozó hitelek megléte likviditási problémákkal kapcsolatos további kockázatokra utaló jelnek tekinthető.

(524) A Bizottság megjegyezte, hogy egy kínai hitelminősítő intézet AAA minősítést adott a SAIC Motor Corporation Limitednek. A kínai hitelminősítések 3.4.1.9. szakaszban említett általános torzulásai, a csoport fentebb ismertetett pénzügyi helyzete fényében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a minősítés nem megbízható.

(525) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a csoport általános pénzügyi helyzete a B minősítésnek feleltethető meg. A Standard & Poor's hitelminősítési fogalommeghatározásai szerint egy B minősítésű adós sérülékenyebb, mint egy BB minősítésű adós, de még képes teljesíteni pénzügyi kötelezettségvállalásait. Ugyanakkor a kedvezőtlen üzleti, pénzügyi vagy gazdasági feltételek csökkenthetik az adósnak a pénzügyi kötelezettségvállalásai teljesítésére irányuló képességét vagy hajlandóságát. Elmondható tehát, hogy a referenciaérték megfelelően tükrözi az adósságátstrukturálás céljából kibocsátott rulírozó hitelek és kötvények használatából eredő további kockázatokat.

(526) A felár meghatározása az USA-beli AA minősítésű vállalati kötvények és az USA-beli B minősítésű vállalati kötvények indexei között a Bloomberg ipari szegmensekre vonatkozó adatai alapján számított relatív különbözet kiszámításával történt. Ezt követően a Bizottság az így kiszámított különbözetet hozzáadta a hitelnyújtás napján a kérdéses kölcsönével azonos futamidőre vonatkozóan a Kínai Központi Bank által közzétett, hitelekre vonatkozó referencia-kamatlábhoz, vagy 2019. augusztus 20. után az NIFC által közzétett irányadó hitelkamatlábhoz. Ezt a számítást a Bizottság a vállalatnak folyósított összes hitel és pénzügyi lízing vonatkozásában külön-külön elvégezte.

(527) A Kínában devizában denominált hitelekre is igaz a piaci torzulások és az érvényes hitelminősítések hiánya tekintetében tett megállapítás, hiszen ezeket a hiteleket ugyanazok a kínai pénzügyi intézmények nyújtják. Ennek megfelelően és az előzőekben ismertetett módon a Bizottság a vizsgálati időszak során a megfelelő devizában kibocsátott B minősítésű vállalati kötvények alapján határozta meg a megfelelő referenciaértéket.

3.5.2.4. Következtetés a kedvezményes finanszírozásról: hitelek

(528) A Bizottság megállapította, hogy a vizsgálati időszak során hitelekkel történő kedvezményes finanszírozás révén az exportáló gyártóknak a mintában szereplő valamennyi csoportja előnyre tett szert. A pénzügyi hozzájárulás, az exportáló gyártók számára biztosított gazdasági előny, illetve az egyedi jelleg fennállására tekintettel a Bizottság a hitelek formájában biztosított kedvezményes finanszírozást kiegyenlíthető támogatásnak tekintette.

(529) A hitelek formájában juttatott kedvezményes finanszírozás esetében a mintában szereplő vállalatcsoportokra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási mértékek a következőképpen alakultak:

Kedvezményes finanszírozás: hitelek

Vállalat neve	Támogatási mérték
BYD csoport	0,16 %
Geely csoport	0,81 %
SAIC csoport	1,38 %

3.5.3. *Kedvezményes finanszírozás: egyéb finanszírozási típusok*

3.5.3.1. Hitelkeretek

(a) Általános információk

(530) A hitelkeret célja egy olyan hitelfelvételi korlát megállapítása, amelyet a vállalat bármikor felhasználhat jelenlegi műveletei finanszírozására, ezáltal rugalmassá és szükség esetén azonnal elérhetővé téve a működőtőke-finanszírozást. A mintában szereplő csoportokkal kötött hitelkeret-megállapodások az ilyen megállapodást aláíró vállalatok rendelkezésére álló különböző finanszírozási formákra utalnak, amelyek a rövid távú finanszírozás valamennyi típusára – rövid lejáratú hitelek, bankelfogadványok, akkreditívek stb. – kiterjednek. A pénzügyi szakirodalom szerint a hitelkeretek az esetek többségében a piacgazdaságokban is elterjedtek. Például az Egyesült Államok nyilvánosan működő társaságainak nyújtott banki finanszírozás több mint 80 %-át teszik ki ([179]). Továbbá a Kanadában, ahol a bankelfogadványok az elfogadó bank közvetlen és feltétel nélküli felelősségét jelentik (ahogy Kínában is), a bankok általában csak olyan vállalati hitelfelvevőktől származó bankelfogadványokat fogadnának el, amelyek hitelkerettel rendelkeznek az adott banknál ([180]). Ezért a Bizottság úgy ítélte meg, hogy elvben a mintában szereplő vállalatok valamennyi rövid távú finanszírozását – például a rövid lejáratú hiteleket, a bankelfogadványokat stb. – hitelkereteszközzel kell fedezni.

([179]) https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesSeriadas/DocumentosTrabajo/08/Fic/dt0821e.pdfNALYSIS OF CORPORATE CREDIT LINES (bde.es)

([180]) https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdf

(b) A vizsgálat ténymegállapításai

(531) A Bizottság megállapította, hogy a kínai pénzügyi intézmények a mintában szereplő mindegyik csoportnak biztosítottak hitelkeretet finanszírozással összefüggésben. Ezek olyan keretmegállapodásokból álltak, amelyek értelmében a bank lehetővé tette a mintában szereplő vállalatok számára, hogy egy bizonyos maximális összegen belül különböző adósságinstrumentumokat, például forgótőke-hiteleket, bankelfogadványokat és a kereskedelem-finanszírozás egyéb formáit használják.

(532) Az (530) preambulumbekezdésben foglaltaknak megfelelően valamennyi rövid távú finanszírozást hitelkeretből kell fedezni. Ezért a Bizottság összehasonlította az együttműködő vállalatok számára a vizsgálat során rendelkezésre álló hitelkeretek összegét az e vállalatok által ugyanezen időszak alatt használt rövid távú finanszírozás összegével annak megállapításához, az összes rövid távú finanszírozást hitelkeret fedezte-e. Ha a rövid távú finanszírozás összege meghaladta a hitelkeret felső határát, a Bizottság a meglévő hitelkeret összegét megemelte az exportáló gyártók által a hitelkeret felső határát meghaladóan ténylegesen felhasznált összeggel.

(533) Szokásos piaci körülmények között a hitelkeretek után egy úgynevezett „ügyviteli" vagy „rendelkezésre tartási" díj fizetendő, amely ellentételezi a banknál a hitelkeret megnyitásával kapcsolatban felmerült költségeket és kockázatokat, emellett a hitelkeret megújításának ellentételezéseként éves szinten felszámolnak „megújítási díjakat" is ([181]). Ezek a díjak fedezik az adminisztratív költségeket, például a kérelem feldolgozásának és a biztonsági ellenőrzések elvégzésének költségeit, de a bankokra vonatkozó prudenciális követelményekből eredő költségeket is, mivel a hitelkeret keretében lekötött tőke csökkenti a bank tőkemegfelelési mutatóját, amelyet a banknak a rendszerszintű kockázatokkal szemben biztosítania kell. A Bizottság azonban megállapította, hogy a mintában szereplő valamennyi vállalatcsoport díjmentesen nyújtott hitelkeretben részesült. A vizsgált vállalatcsoportok tehát az alaprendelet 6. cikkének d) pontja értelmében gazdasági előnyhöz jutottak.

(c) Egyedi jelleg

(534) A (210) preambulumbekezdésben említett módon a pénzügyi intézmények a 40. sz. határozat szerint hiteltámogatást nyújtanak a támogatott gazdasági ágazatoknak.

(535) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy mivel a hitelkeretek szervesen kapcsolódnak a mintában szereplő vállalatoknak nyújtott rövid távú finanszírozás valamennyi típusához, azokat a pénzügyi intézmények által az ösztönzött ágazatoknak, köztük az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának nyújtott kedvezményes pénzügyi támogatásnak kell tekinteni. A 3.1. szakaszban kifejtettek szerint az akkumulátoros elektromos járművek ágazata az ösztönzött ágazatok közé tartozik, ezért minden lehetséges pénzügyi támogatásra jogosult.

(d) A támogatási összeg kiszámítása

(536) Az alaprendelet 6. cikke d) pontjának ii. alpontjával összhangban a Bizottság a kedvezményezetteknek juttatott gazdasági előnyt az általuk a kínai pénzügyi intézményektől származó hitelkeret megnyitásáért vagy megújításáért fizetett összeg és az általuk torzulástól mentes piaci kamatlábbal megszerezhető, hasonló kereskedelmi hitelkeret fejében fizetendő összeg közötti különbözetben határozta meg.

(537) A mintában szereplő vállalatok egyike sem fizetett díjat a hitelkeretért. Hasonlóképpen a Bizottság a korábbi vizsgálatok során nem talált országon belüli hitelkeret-díjat. Ezzel szemben az egyetlen olyan eset, amikor a mintában szereplő exportáló gyártó hitelkeret-díjat fizetett, olyan vállalatot érintett, amely két olyan banktól kapott hitelkeretet, amelyek székhelye Kínán kívüli pénzügyi joghatóságban található, és amelyre így a világ pénzügyi piacain szokásos gyakorlatnak megfelelően díjak vonatkoztak ([182]). A nyilvánosan hozzáférhető információk arra utalnak, hogy egyes esetekben hitelkeret-díjat vetnek ki a kínai vállalatokra ([183]), e díjak mértéke azonban nem volt megállapítható. Ezért a Bizottságnak nem volt más választása, mint hogy Kínán kívüli megfelelő referenciadíjat keressen. Az ügyviteli és a megújítási díj tekintetében a megfelelő rátákat a Bizottság a nyilvánosan hozzáférhető adatok ([184]) alapján sorrendben 1,75 %-ban és 1,25 %-ban állapította meg.

([181]) Lásd például: https://en.wikipedia.org/wiki/Line_of_credit, https://users.ssc.wisc.edu/~jchoi266/Choi_Jason_JMP.pdf, https://pages.stern.nyu.edu/~sternfin/vacharya/public_html/pdfs/working-papers/ARFE_ContingentCredit_AJS.pdfARFE_ContingentCredit_AJS.pdf (nyu.edu), https://www.business.hsbc.uk/-/media/library/business-uk/pdfs/156-business-banking-price-list.pdf

([182]) Lásd: az abroncsokkal kapcsolatos ügy, (297) preambulumbekezdés.

([183]) Lásd például a Kínai Központi Bank esetében: Credit Line https://www.bankofchina.com/en/cbservice/cb2/cb22/200806/t20080630_1324055.html(bankofchina.com)

([184]) https://www.metrobankonline.co.uk/business/borrowing/products/business-overdrafts/ (megtekintés: 2024. április 29.).

(538) Az ügyviteli díj és a megújítási díj összegét elvben egy új hitelkeret megnyitásakor vagy egy meglévő hitelkeret megújításakor, átalányalapon kell megfizetni. A számításhoz azonban a Bizottság azokat a hitelkereteket vette figyelembe, amelyet a vizsgálati időszak előtt nyitottak vagy újítottak meg, de a vizsgálati időszak során a mintában szereplő csoportok rendelkezésére álltak, valamint azokat a hitelkereteket, amelyek a vizsgálati időszak során nyitottak.

3.5.3.2. Bankelfogadvány

(a) Általános információk

(539) A bankelfogadványok olyan pénzügyi termékek, amelyek célja, hogy a hiteleszközök palettájának bővítése révén felpezsdítsék a belföldi pénzpiacot. Ez a rövid távú finanszírozás olyan formája, amely „*csökkentheti* a források *költségeit és javíthatja a tőkehatékonyságot*" a kibocsátó számára ([185]). Ezenkívül, amint azt a Kínai Központi Bank a honlapján kijelentette, „*a bankelfogadvány garantálhatja a vevő és az eladó közötti szerződés létrejöttét és teljesítését, valamint a Kínai Központi Bank beavatkozása révén előmozdíthatja a befektetési jövedelmet*" ([186]). Ezen túlmenően a DBS Bank a honlapján a bankelfogadványokat olyan eszközként hirdeti, amely „*a kifizetések elhalasztásával javítja a működőtőkét*" ([187]). A bankelfogadványok kibocsátásának és felhasználásának általános feltételeit a Kínai Népköztársaság átruházható instrumentumokról szóló törvénye határozza meg. ([188])

(540) A Bizottság korábbi vizsgálataiban már megállapította, hogy a bankelfogadványokat nagyrészt fizetési eszközként használják kereskedelmi ügyletekben a készpénzmegbízás helyettesítőjeként, ezáltal megkönnyítve a kiállító készpénzforgalmát és működő tőkéjét ([189]).

(541) A bankelfogadványokat csak valódi kereskedelmi ügyletek kiegyenlítésére lehet felhasználni, és a fióknak e tekintetben elegendő bizonyítékot kell szolgáltatnia, pl. adásvételi szerződés, számla, szállítási megbízás stb. útján. A bankelfogadványokat szokásos fizetési eszközként lehet használni a beszerzési megállapodásoknál, más eszközökkel, például átutalással vagy utalványozással együtt.

(542) A bankelfogadványt a kérelmező (a számlavezető, aki egyben az alapul szolgáló kereskedelmi ügylet vevője is) készíti el, és azt egy bank elfogadja. A bankelfogadvány elfogadásával a bank vállalja, hogy az abban meghatározott pénzösszeget a megjelölt napon (a lejárat napján) feltétel nélkül kifizeti a kedvezményezettnek/jogosultnak.

(543) A bankelfogadványi szerződések általában tartalmazzák az elfogadványban szereplő összeg által fedezett ügyletek listáját, feltüntetve a szállítóval szembeni fizetési határidőt és a bankelfogadvány lejárati dátumát.

(544) A Bizottság megállapította továbbá, hogy Kínában a bankelfogadványokat egy bankelfogadványi megállapodás keretében bocsátják ki, amely azonosítja a bankot, a szállítókat és a vevőt, meghatározza a bank és a vevő kötelezettségeit, valamint részletesen ismerteti az egyes szállítóknak fizetendő összeget, a szállítóval elfogadott fizetési határidőt és a bankelfogadvány lejárati dátumát.

(545) A Bizottság azt is megállapította, hogy a hitelkeret-megállapodások a finanszírozási korlát lehetséges alkalmazásaként általában bankelfogadványokat sorolnak fel más rövid távú pénzügyi eszközökkel, például forgótőke-hitelekkel együtt.

(546) Az egyes bankok által meghatározott feltételektől függően előfordulhat, hogy a kiállítónak kisebb letétet kell elhelyeznie egy erre a célra fenntartott számlán, zálogot kell tennie, és átvételi jutalékot kell fizetnie. Mindazonáltal a kiállító köteles a bankelfogadvány teljes összegét legkésőbb a bankelfogadvány lejáratakor átutalni a kijelölt számlára.

([185]) Lásd a Kínai Központi Bank honlapját: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html
([186]) Ugyanott.
([187]) Lásd a DBS Bank honlapját: https://www.dbs.com.cn/corporate/financing/working-capital/bank-acceptance-draft-bad-issuance
([188]) https://english.www.gov.cn/services/doingbusiness/202102/24/content_WS6035f46ec6d0719374af97ba.html
([189]) Lásd: üvegrost szövetekkel kapcsolatos ügy, (359)–(370) preambulumbekezdés; a továbbfeldolgozásra szánt alumíniumfóliával kapcsolatos ügy, (334)–(356) preambulumbekezdés; optikai szálakból álló kábelekkel kapcsolatos ügy, (358)–(370) preambulumbekezdés.

(547) A bank általi elfogadást követően a kiállító záradékkal látja el a bankelfogadványt, és számlakifizetésként átutalja azt a kedvezményezettnek, aki egyben az alapul szolgáló kereskedelmi ügylet szállítója is. Következésképpen a vevőnek (kiállítónak) a szállítóval (a kedvezményezettel) szembeni fizetési kötelezettsége megszűnik. A vevőnek új fizetési kötelezettsége keletkezik az elfogadó bank felé ugyanerre az összegre (a kifizető köteles készpénzt fizetni a banknak a bankelfogadvány lejárata előtt). Ezt a kínai kormány is megerősítette egy korábbi vizsgálat során tett ellenőrző látogatás alkalmával ([190]), nevezetesen, hogy amint a vállalat kifizeti a szállítót a bankelfogadvánnyal, a szállítóval szemben már nincs kötelezettsége, a bankkal szemben viszont igen, mert annak, aki a bankelfogadvány kibocsátását kérte, lejáratkor teljes összegben ki kell fizetnie a bankot. Ezért a bankelfogadvány kibocsátása azzal a hatással jár, hogy a kiállító a szállító felé fennálló kötelezettségét a bank felé fennálló kötelezettséggel váltja fel.

(548) A bankelfogadványok lejárata az egyes bankok által meghatározott feltételektől függően változik, és akár 1 évig is terjedhet.

(549) A bankelfogadvány kedvezményezettjének (vagy jogosultjának) három opciója van a lejárat előtt:

— megvárja, hogy az elfogadó bank a lejáratig készpénzben kifizesse az elfogadvány névértékének teljes összegét,

— jóváhagyja a bankelfogadványt, azaz azt a többi féllel szembeni kötelezettségeinek kiegyenlítésére használja fel, vagy

— diszkontálja a bankelfogadványt az elfogadó bankkal vagy egy másik bankkal, és a készpénzbevételt leszámítolási kamatláb megfizetése ellenében szerzi meg.

(550) A bankelfogadvány kibocsátásának időpontja általában megfelel a szállítóval egyeztetett fizetési határidőnek, de lehet a fizetési határidő előtti vagy utáni időpont is. A vizsgálat megállapította, hogy a mintában szereplő vállalatok esetében a kibocsátás időpontja általában a szállítónál a fizetési határidő napjára vagy az elé esik, egyes esetekben pedig még a fizetési határidő utáni időpontra is. A Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő vállalatok bankelfogadványainak lejárata a legtöbb esetben a számla fizetési határidejétől számított 1 hónaptól 12 hónapig tart.

(551) Ami a bankelfogadványok számviteli kezelését illeti, azokat a kiállítók, azaz a mintában szereplő exportáló gyártók számláin a bankkal szembeni kötelezettségekként jelenítik meg. A Kínai Központi Bank hitelreferencia-központja (CRCP) szerint a bankelfogadványok ugyanolyan szintű, bankok által nyújtott „*rendezetlen hitelnek*” minősülnek, mint a hitelek, az akkreditívek vagy a kereskedelemfinanszírozás. Azt is meg kell jegyezni, hogy a CRCP számára a különböző típusú hiteleket nyújtó pénzügyi intézmények szolgáltatják az adatokat, és hogy ezek a pénzügyi intézmények így elismerték a bankelfogadványokat velük szemben fennálló kötelezettségként. Ezen túlmenően a vizsgálat során kézhez kapott bankelfogadványi megállapodások előírják, hogy amennyiben a vevő a bankelfogadvány lejáratakor nem egyenlíti ki a teljes összeget, a bank a ki nem fizetett összeget a bank felé teljesítendő lejárt tartozásként kezeli.

(552) Készpénzszempontból az instrumentum tehát *de facto* halasztott fizetési határidőt biztosít a kiállítónak, mivel az ügylet összegének készpénzben történő tényleges kifizetésére a bankelfogadvány lejáratakor kerül sor, nem pedig akkor, amikor a kiállítónak ki kellett fizetnie a szállítóját. Ilyen pénzügyi eszköz hiányában a kiállító vagy saját, költséggel járó forgótőkét használna fel, vagy rövid lejáratú működőtőke-hitelt kötne egy bankkal, hogy kifizesse szállítóit, ennek pedig szintén vannak költségei. Lényegében azzal, hogy bankelfogadványokkal fizet, a kibocsátó egy 1 hónaptól 1 évig terjedő időszakban anélkül használja a szállított árukat vagy szolgáltatásokat, hogy készpénzt előlegezne és bármilyen költséget viselne.

(553) A bankelfogadványok rövid lejáratú hitelek helyettesítésére való felhasználásának szemléltetésére a Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő vállalatok közül egyeseknek alig volt hitelük. Az e vállalatok által a vizsgálati időszakban kibocsátott bankelfogadványok azonban kötelezettségeik jelentős részét tették ki. Például a SAIC csoporthoz tartozó két vállalatnak alig volt hitele, de a vizsgálati időszak végén fennálló bankelfogadványok a rövid lejáratú kötelezettségeik mintegy 20 %-át tették ki.

([190]) Lásd: az üvegrost szövetekkel kapcsolatos ügy, (381) preambulumbekezdés.

(554) Szokásos piaci körülmények között ([191]) – pénzügyi eszközként – a bankelfogadványok a kibocsátó számára finanszírozási költséget jelentenének. A vizsgálat kimutatta, hogy a mintában szereplő minden olyan vállalat, amely a vizsgálati időszak során bankelfogadványokat használt, csak jutalékot fizetett a bank által nyújtott elfogadási szolgáltatásért, amely általában az elfogadvány névértékének 0,05 %-a volt ([192]). Ugyanakkor a mintában szereplő vállalatok egyike sem viselte a bankelfogadványokon keresztül történő finanszírozás költségeit azáltal, hogy elhalasztotta az áruk és szolgáltatások készpénzben történő kifizetését. Ezért a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a vizsgált vállalatok bankelfogadványok formájában részesültek finanszírozásban, amelyek költségeit nem viselték.

(555) A fentiekre tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Kínában bevezetett bankelfogadvány-rendszer a mintában szereplő valamennyi exportáló gyártó számára szabad finanszírozást biztosított folyó műveleteikhez, ami alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának i. esetével és 3. cikkének 2. pontjával összhangban kiegyenlíthető előnyt biztosított az (562)–(566) preambulumbekezdésben leírtaknak megfelelően.

(556) Ez a korábbi vizsgálatokkal egyezően alakult, amelyekben a Bizottság megállapította ([193]), hogy a bankelfogadványoknak lényegében ugyanaz a célja és a hatása, mint a rövid lejáratú forgótőkehiteleknek, mivel a vállalatok folyó műveleteik finanszírozására használják őket a rövid lejáratú forgótőkehitelek helyett, következésképpen a rövid lejáratú forgótőkehitel finanszírozásával egyenértékű költségeket kell viselniük.

(557) A vizsgálat során a BYD csoport kifejtette, hogy egyes bankelfogadványok esetében különböző bankokra kiterjedő ellentételezési rendszert alakított ki. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az ellentételezési megállapodás nem változtat a bankelfogadványt kibocsátásának tényén, és az (539)–(556) preambulumbekezdésben megállapított bizonyítékok fényében a Bizottság a BYD csoportnak nyújtott gazdasági előny kiszámításakor figyelembe vette az ellentételezett bankelfogadványokat.

(b) Egyedi jelleg

(558) Ami az egyedi jelleget illeti, az (534) preambulumbekezdésben említettek szerint a pénzügyi intézmények a 40. sz. határozat szerint hiteltámogatást nyújtanak a támogatott gazdasági ágazatoknak.

(559) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a bankelfogadványok az ösztönzött ágazatok, így például az akkumulátoros elektromos járművek ágazata számára a pénzügyi intézmények által nyújtott kedvezményes pénzügyi támogatás egy további formáját képviselik. A 3.1. szakaszban kifejtettek szerint az akkumulátoros elektromos járművek ágazata valóban az ösztönzött ágazatok közé tartozik, ezért minden lehetséges pénzügyi támogatásra jogosult. Továbbá, a hitelkeretekhez hasonlóan a bankelfogadványok szervesen kapcsolódnak más kedvezményes hitelnyújtási formákhoz, például hitelekhez, és mivel a kifejezetten az ösztönzött iparágaknak nyújtott hiteltámogatás részét képezik, a 3.4.1.1–3.4.1.5. szakaszban, valamint a hitelekre vonatkozóan a 3.4.2.2. szakaszban kifejtett, a közjogi szervként való minősítésről és az egyedi jellegről szóló elemzés is alkalmazandó rájuk.

(560) Ezenkívül 2020-ban a CBIRC közleményt adott ki, amelyben kijelentette, hogy a kulcsfontosságú vállalkozások hiteltámogatásának erősítése érdekében a bankok és pénzügyi intézmények bankelfogadvány-számlák megnyitásán, belföldi hitelleveleken, előlegfinanszírozáson stb. keresztül hiteltámogatást nyújthatnak az alárendelt vállalkozásoknak az áruk beszerzésére és kifizetésére. ([194]). A bankelfogadványok finanszírozási formaként tehát részét képezik a pénzügyi intézmények által az ösztönzött gazdasági ágazatoknak, így például az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazatának biztosított kedvezményes pénzügyi támogatási rendszernek.

(561) Nem nyújtottak be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy Kínában (az ösztönzött gazdasági ágazatokon kívül) bármely vállalat ugyanolyan kedvezményes feltételek mellett veheti igénybe a bankelfogadványokat.

([191]) Lásd például Kanada esetét: https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdfm

([192]) A Kínai Központi Bank által a fizetésre és kiegyenlítésre vonatkozóan kiadott 393/1997. sz. közigazgatási intézkedésekben meghatározott kamatlábnak megfelelően.

([193]) Lásd: üvegrost szövetekkel kapcsolatos ügy, (385) preambulumbekezdés; a továbbfeldolgozásra szánt alumíniumfóliával kapcsolatos ügy, (353) preambulumbekezdés; optikai szálakból álló kábelekkel kapcsolatos ügy, (373) preambulumbekezdés.

([194]) **国家金融监督管理总局** (cbirc.gov.cn).

(c) A támogatási összeg kiszámítása

(562) A kiegyenlíthető támogatás összegének kiszámításához a Bizottság felmérte a támogatásban részesülő feleknek a vizsgálati időszakban nyújtott gazdasági előny mértékét.

(563) Az (531) preambulumbekezdésben leírtak szerint a Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő exportáló gyártók a rövid távú finanszírozási igényeik kielégítésére – ellentételezés fizetése nélkül – bankelfogadványokat használtak.

(564) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a bankelfogadvány kibocsátóinak díjat kell fizetniük a finanszírozási időszak után. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a finanszírozási időszak a bankelfogadvány kibocsátásának napján kezdődött, és a bankelfogadvány lejáratának napján ért véget. A vizsgálati időszak előtt kiállított, illetve a vizsgálati időszak vége utáni lejáratú bankelfogadványokat illetően a Bizottság csak a finanszírozási időszak vizsgálati időszak alatti részére vonatkozóan számította ki a gazdasági előnyt.

(565) Az alaprendelet 6. cikkének b) pontjával összhangban, tekintettel arra, hogy a bankelfogadványok a rövid távú finanszírozás egyik formájának minősülnek, és gyakorlatilag a rövid lejáratú forgótőkehitelekkel azonos célt szolgálnak, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kedvezményezetteknek ily módon juttatott gazdasági előny a vállalat által a bankelfogadványokon keresztül nyújtott finanszírozás ellentételezéseként ténylegesen kifizetett összeg és a rövid távú finanszírozási kamatláb alkalmazásával fizetendő összeg közötti különbség.

(566) A Bizottság meghatározta a rövid távú finanszírozási költségek meg nem fizetéséből származó előnyt. A Bizottság a korábbi vizsgálatokban ([195]) megállapított módon úgy ítélte meg, hogy a bankelfogadványoknak a rövid távú hitelfinanszírozással egyenértékű költséget kell viselniük. Ezért a Bizottság ugyanazt a módszert alkalmazta, mint a jüanban denominált rövid lejáratú hitelek finanszírozására, amelyet a 3.5.2.3. szakasz ismertet.

3.5.3.3. Leszámított váltók

(a) Általános információk

(567) A vizsgálat kimutatta, hogy a kínai pénzügyi intézmények készpénz ellenében diszkontálták a BYD csoporttal szembeni követeléseket.

(568) E műveleten keresztül a pénzügyi közvetítők kifizették a követeléseket azok esedékessége előtt. A társaságok korai forráshoz jutottak azáltal, hogy a díjak és az alkalmazandó leszámítolási kamatlábon számított diszkont levonása után a jövőbeni követeléseket átruházták a pénzintézetekre. Az alkalmazandó leszámítolási kamatlábnak kifejezetten kompenzálnia kell a nemteljesítés kockázatát, amelyet nagymértékben befolyásol a fizetési kötelezettséget teljesítő utolsó jogalany hitelminősítése.

(569) Amint az a korábbi vizsgálatok során megállapítást nyert ([196]), szokásos piaci körülmények között az alkalmazandó leszámítolási kamatlábnak kompenzálnia kell a bank költségeit és kockázatait. A fenti 3.5.1. és 3.5.2. szakaszban kifejtettek szerint a kínai pénzügyi intézmények által folyósított hitelek jelentős – különösen az exportáló gyártók hitelminősítését érintő – kormányzati beavatkozásról árulkodnak, és nem a működő piacokon általában felszámított kamatokat tükrözik.

(570) A kedvezményezettek számára ily módon biztosított gazdasági előny a kínai pénzügyi intézmények által alkalmazott leszámítolási kamatláb és egy hasonló piaci műveletre, például egy hitelre alkalmazandó leszámítolási kamatláb közötti különbség.

(b) Egyedi jelleg

(571) Ami az egyedi jelleget illeti, a (210) preambulumbekezdésben említettek szerint a pénzügyi intézmények a 40. sz. határozat szerint hiteltámogatást nyújtanak a támogatott gazdasági ágazatoknak.

([195]) Lásd: az üvegrost szövetekkel kapcsolatos ügy, (399) preambulumbekezdés; a továbbfeldolgozásra szánt alumíniumfóliával kapcsolatos ügy, (356) preambulumbekezdés.

([196]) Lásd: az üvegrost szövetekkel kapcsolatos ügy, (413)–(419) preambulumbekezdés.

(572) Amint az a korábbi vizsgálatok során megállapítást nyert ([197]), a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a leszámított váltók az ösztönzött ágazatok, így például az akkumulátoros elektromos járművek ágazata számára a pénzügyi intézmények által nyújtott kedvezményes pénzügyi támogatás egy további formáját képviselik. A 3.1. szakaszban kifejtettek szerint az akkumulátoros elektromos járművek ágazata valóban az ösztönzött ágazatok közé tartozik, ezért minden lehetséges pénzügyi támogatásra jogosult. A leszámított váltók finanszírozási formaként részét képezik a pénzügyi intézmények által az ösztönzött gazdasági ágazatoknak, így például az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazatának biztosított kedvezményes pénzügyi támogatási rendszernek.

(573) Nem nyújtottak be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy Kínában (az ösztönzött gazdasági ágazatokon kívül) bármely vállalat ugyanolyan kedvezményes feltételek mellett veheti igénybe a leszámított váltókat.

(c) A támogatási összeg kiszámítása

(574) Az (567) preambulumbekezdésben leírtak szerint a Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő exportáló gyártók egyike leszámított váltók segítségével fedezte rövid távú finanszírozási igényeit.

(575) Az alaprendelet 6. cikkének b) pontjával összhangban, tekintettel arra, hogy a leszámított váltók a rövid távú finanszírozás egyik formájának minősülnek, és gyakorlatilag a rövid lejáratú forgótőkehitelekkel azonos célt szolgálnak, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kedvezményezetteknek ily módon juttatott gazdasági előny a vállalat által ténylegesen kifizetett diszkont és a rövid távú finanszírozási kamatláb alkalmazásával fizetendő összeg közötti különbség.

(576) A Bizottság meghatározta a rövid távú finanszírozási költségek meg nem fizetéséből származó előnyt. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a leszámított váltóknak a rövid távú hitelfinanszírozással egyenértékű költséget kell viselniük. Ezért a Bizottság ugyanazt a módszert alkalmazta, mint a jüanban denominált rövid lejáratú hitelek finanszírozására, amelyet a 3.5.2.3. szakasz ismertet.

3.5.3.4. Tőkebefektetéshez nyújtott támogatás

3.5.3.4.1. *Adósság-részvény swap-ügylet*

(a) Általános információk

(577) A Bizottság megállapította, hogy a Geely csoport egyik vállalata, a Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd (a továbbiakban: NHBGAP) a vizsgálati időszakban hitel-tőke konverziót hajtott végre az Industrial and Commercial Bank of China leányvállalata, a CCBC Financial Asset Investment Co., Ltd javára. A CCBC Financial Asset Investment Co., Ltd az állami tulajdonú bankhoz tartozó befektetési alap, amely közjogi szervnek minősül és/vagy a fenti 3.5.1.1. szakasz szerinti megbízásra vagy utasításra jár el.

(578) Az aktában nincs információ arról, hogy milyen feltételek mellett került sor ilyen hitel-tőke konverzióra a vizsgálati időszak alatt.

(579) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy egy bank szokásos piaci viszonyok mellett további ellentételezés nélkül nem váltaná át adósságát saját tőkévé. Úgy vélte, hogy a saját tőke sokkal spekulatívabb pénzügyi eszköz, mint az adósság, mivel nem tudható biztosan, hogy a bank eredeti tőkebefektetése megtérül. Ezenkívül a saját tőke nem feltétlenül biztosítja a beruházások megtérülését, szemben a hitelhez kapcsolódó kamattal. A CCBC Financial Asset investment Co., Ltd. e hitel-tőke konverziónak köszönhetően vállalt megnövekedett kockázatot a Geely csoport gyenge pénzügyi helyzetére vonatkozó bizonyítékok támasztják alá, amelyeket az (507)–(514) preambulumbekezdés ismertet. Emellett a 2021-től a vizsgálati időszakig tartó időszakban az NHBGAP üzleti tevékenysége jelentős bővítésével közel tízszeres növekedést ért el. Következésképpen valószínű, hogy a vállalatnak további likviditásra volt szüksége e növekedés támogatásához, ezt az igényét pedig az NHBGAP – a számára előnyös módon – a korábban hosszú lejáratú hitelmegállapodások keretében lekötött pénzeszközök felszabadításával elégítette ki.

([197]) Lásd: az üvegrost szövetekkel kapcsolatos ügy, (413)–(419) preambulumbekezdés.

(580) A fenti megfontolások fényében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a vizsgálat során az adósság-részvény swap-ügylet előnyhöz juttatta a NHBGAP-t, és az előnyt közjogi szerv vagy az állam által más módon megbízott vagy utasított szervezet biztosította az iparpolitikai célkitűzések elérése érdekében.

(b) Egyedi jelleg

(581) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a hitel-tőke konverzió révén megvalósuló kedvezményes finanszírozás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi, mivel a befektetők olyan jogalanyok, amelyek olyan állami politikák iránymutatásai szerint működnek, amelyekben az akkumulátoros elektromos járművek ágazata ösztönzött ágazatként szerepel. Mindenesetre a rendelkezésre álló információk arra utalnak, hogy ez a Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd-nek nyújtott ad hoc támogatás, így az egy vállalkozásnak nyújtott egyedi támogatás.

(c) A *gazdasági előny* kiszámítása

(582) Az aktában nem állt rendelkezésre a Bizottság által értékelhető bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a bankok által vállalt jelentős kockázatokat valamilyen módon kompenzálták-e vagy figyelembe vették-e a végrehajtott befektetésben. Az (579) preambulumbekezdésben ismertetett valamennyi elem azonban az NHBGAP sajátos gazdasági helyzetére és az ezen ügylettel elérni kívánt ipari célkitűzésekre utal, alátámasztva azt a következtetést, hogy az NHBGAP-nak nem volt olyan piaci logikája, amely tükrözte volna a felmerülő jelentős tényleges kockázatokat, mint például a vállalat növekedésének finanszírozásához szükséges likviditás iránti valószínűsíthető igény és a Geely csoport gyenge pénzügyi helyzete (kifejtését lásd a fenti 3.5.2.3. szakaszban).

(583) Következésképpen a Bizottság az ügyletet az adósságelengedéssel egyenértékűnek tekintette, és azt ingyenes hitelfinanszírozásként kezelte. Ezért a Bizottság úgy határozott, hogy a hitelekre vonatkozó, a fenti 3.4.2. szakaszban ismertetett számítási módszert követi. Ez azt jelenti, hogy a pénzügyi előny meghatározása érdekében az azonos futamidejű, USA-beli AA minősítésű vállalati kötvények és az USA-beli B minősítésű vállalati kötvények közötti relatív különbözetet alkalmazza a Kínai Központi Bank által közzétett irányadó kamatlábakra a hitelek piaci alapú kamatlábának megállapításához, amelyet ezt követően összehasonlít a társaság által fizetett tényleges kamatlábbal.

3.5.3.4.2. *Tőkeinjekciók*

(a) Geely *csoport*

(1) *Általános információk*

(584) A Bizottság megállapította, hogy a Geely csoport két vállalata, a Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. (a továbbiakban: ZGA) és az NHBGAP a vizsgálati időszakban állami tulajdonban lévő szervezetek, nevezetesen a Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, a Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership és a BOC Financial Asset Investments Co., Ltd. által nyújtott forrásokból részesült különleges tőkeinjekciók formájában.

(585) Ezeket a forrásokat sajáttőke-emelések formájában ruházták át, amelyek azonban nem biztosítottak automatikusan teljes körű részvényesi jogokat a befektetők számára. A befektetők, annak ellenére, hogy átutalták a forrásokat, nem gyakorolták teljes mértékben a részvényesi jogokat, és kamatfizetést sem kaptak cserébe.

(586) Amint az a korábbi vizsgálatok során megállapítást nyert ([198]), a pénzeszközök felhasználásának ellentételezése céljából a társaság röviddel a pénzeszközök megérkezése után átruházná tulajdonrészének egy részét, vagy a pénzeszközöket adósságként könyvelné el. Ebben az esetben azonban ez a finanszírozási forma valójában közelebb áll egy klasszikus hosszú lejáratú kamatmentes tagi kölcsönhöz, mint egy tőkeinstrumentumhoz.

(587) A fenti megfontolások fényében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a vizsgálati időszak alatt ez a két kapcsolatban álló vállalat jelentős összegű finanszírozáshoz jutott, amelynek költségeit – finanszírozási mechanizmus szerepét betöltő vállalatoknak köszönhetően – nem viselték. Mivel a szóban forgó különleges tőkeinjekciók nem ruháztak részvényesi jogokat a befektetőkre, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy azok hatása a kamatmentes kölcsönéhez hasonló.

([198]) Lásd: az üvegrost szövetekkel kapcsolatos ügy, (430)–(432) preambulumbekezdés.

(588) A nyilvánosan hozzáférhető információk, például az éves jelentések, a szakmai címjegyzékekben, a befektetők honlapjain vagy a nyilvánosan elérhető adatbázisokban rendelkezésre álló információk alapján a Bizottság megállapította, hogy a Geely csoportnak pénzeszközöket szolgáltató befektetők részben az állam tulajdonában állnak.

(589) A Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership esetében a Bizottság megállapította, hogy a részvények több mint 63 %-ának végső tulajdonosai a helyi önkormányzat és állami tulajdonú vállalatok. A részvények 99,9 %-a a Dexiang Automobile Industry tulajdonában van, amely viszont 53,72 %-ban a Xi'an Xiangji gépjárműipari partnerség tulajdonában van. Utóbbi a KINGFAR Grouphoz (Xi'an JINGFAR Economic Development Group) kapcsolódik, amely a Xi'an Gazdasági és Technológiai Fejlesztési Övezet irányítóbizottságának állami tulajdonú vállalata, ahol a helyi önkormányzat rendelkezik a végső döntéshozatali hatáskörrel és felügyelettel a vállalat felett, beleértve a vezetőség kinevezését, a stratégiai fejlesztési és beruházási tervére vonatkozó döntést, valamint a főbb finanszírozási döntéseinek felügyeletét. A Xil'an Kingfar folyamatos kormányzati támogatásban részesül üzleti tevékenységeinek támogatása céljából tőke- vagy eszközinjekciók és pénzügyi támogatások formájában ([199]). A Dexiang Automobile Industry 10,6 %-os üzletrészének tulajdonosa a Yuanxiang Automobile Company Ltd., amely szintén a fent említett állami tulajdonú vállalat (Xi'an JINGFAR Economic Development Group) tulajdonában van.

(590) Hasonlóképpen a Bizottság megállapította, hogy a Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, amely Hubei tartomány központi kormányzatának kockázatitőke-eszköze, állami tulajdonú vállalat ([200]). Az alap honlapja szerint a Yangtze River Industrial Fund legalább 2017 óta szerepel a legfontosabb kínai kormányzati orientációs alapok között. Az alap a nemzeti stratégiára és a Hubei tartományban modern ipari klaszterek építésére összpontosít, és olyan stratégiai feltörekvő iparágak köré szerveződik, mint (többek között) az alternatív energiaforrásokkal működő és intelligens, hálózatba kapcsolt járművek, ami egyértelműen bizonyítja az alap kezelése és a kínai kormány Hubei tartományban megvalósuló főbb ipari projektjeinek végrehajtása közötti kapcsolatot. Ipari projektjei között a Lotus Global Smart Factory Project (Lotus Global Smart Factory Project) és a Geely Intelligens Hálózat központ projektje szerepel az alapok honlapján ([201]).

(591) Ezeken az alapokon keresztül a kínai kormány közvetlenül a Geely csoportnak juttatott forrást. Az (582) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a Bizottság megállapította, hogy tevékenységük nem pusztán piaci logikát követett, és nem tükrözte a vizsgált ügyletekhez kapcsolódó tényleges piaci kockázatokat. A fenti 3.1. szakaszban meghatározott, az egyes iparágak ösztönzésére irányuló kormányzati politikákkal összhangban ezek a befektetők a Geely csoport pénzügyi támogatása során nem a piaci szereplők szokásos magatartását tanúsították.

(592) A Bizottság megállapította továbbá, hogy kifejezett jelei vannak a befektetők feletti kormányzati ellenőrzésnek. Az ellenkezőjére utaló konkrét információk hiányában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó jogalanyokat tulajdonló állami vállalatok vezetőit és felügyelőit a 3.5.1.5–3.5.1.8. szakaszban levont következtetések alapján feltehetően az állam nevezi ki, és az államnak tartoznak felelősséggel.

(593) A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy ez a tőkeinjekció az ösztönzött iparágaknak nyújtott kedvezményes pénzügyi támogatás egyik formája. A 3.1. szakaszban említettek szerint az akkumulátoros elektromos járművek ágazata az ösztönzött és stratégiai iparágak kategóriájába tartozik, így minden rendelkezésre álló pénzügyi támogatásra jogosult. Ezenkívül a bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzés ([202]) széles körű tájékoztatást nyújt az orientációs alapokról, amelyeket azért hoztak létre, hogy beruházzanak Kína gyorsan növekvő ágazataiba, többek között az akkumulátoros elektromos járművekbe. Ezen orientációs alapokon keresztül a kínai kormány közvetlenül vagy közvetve állami tulajdonú vagy államilag támogatott tőkealapokon keresztül juttat forrást a kínai akkumulátoros elektromos járművekkel összefüggésben.

([199]) https://lhratingsglobal.com/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2023/11/Rating-Report_Xian-Kingfar-EN-20231127.pdf
([200]) https://www.cbinsights.com/investor/yangtze-river-industry-fund
([201]) https://yangtze-fund.com/
([202]) Lásd a bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzés 3.3.3. szakaszát: *Az állam által finanszírozott vagy egyébként a kormányzat által ösztönzött részesedésszerzés.*

(594) Hasonlóképpen megállapítást nyert, hogy a BOC Financial Asset Investments Co., Ltd. a Bank of China 100 %-ban tulajdonolt leányvállalata. A tőkeinjekcióban részt vevő pénzügyi intézményeket illetően a Bizottság a fenti 3.4.1.7. szakaszban már megállapította, hogy a mintában szereplő három együttműködő exportáló gyártói csoportnak finanszírozást nyújtó állami tulajdonú kínai pénzügyi intézmények mindegyike az alaprendelet 2. cikke b) pontja értelmében – az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának i. esetével összefüggésben értelmezve – közjogi szervnek minősül. Másodlagosan a Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, a Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership és a BOC Financial Asset Investments Co., Ltd a 3. cikk 1. pontja a) alpontjának iv. esete értelmében a kínai kormány finanszírozási mechanizmusának tekinthető.

(595) Ezen túlmenően a Bizottság megállapította, hogy az államilag ellenőrzött gazdálkodó egységeket és pénzügyi intézményeket – még ha nem is minősülnek közjogi szervnek – a kínai kormány az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának iv. esete értelmében olyan feladatok ellátásával bízta meg vagy olyan feladatokra utasította, amelyek rendes körülmények között a kormányra hárulnak, ugyanazon okok miatt, mint amelyeket a (269) preambulumbekezdés ismertet. A magatartásuk ily módon mindenesetre a kínai kormánynak tulajdonítható.

(2) *Egyedi jelleg*

(596) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a tőkejuttatás révén megvalósuló kedvezményes finanszírozás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi, mivel a befektetők olyan jogalanyok, amelyek olyan állami politikák iránymutatásai szerint működnek, amelyekben az akkumulátoros elektromos járművek ágazata ösztönzött ágazatként szerepel. Mindenesetre a rendelkezésre álló információk arra utalnak, hogy ez a Geely csoportnak nyújtott ad hoc támogatás, így az egy vállalkozásnak nyújtott egyedi támogatás.

(3) *A gazdasági előny kiszámítása*

(597) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Geely csoport jelentős tőkefinanszírozásban részesült, amelynek hatása hasonló volt a szabad kamatú hitelfinanszírozáshoz. Ezért a Bizottság úgy határozott, hogy a hitelekre vonatkozó, a fenti 3.5.2. szakaszban ismertetett számítási módszert követi. Ez azt jelenti, hogy a pénzügyi előny meghatározása érdekében az azonos futamidejű, USA-beli AA minősítésű vállalati kötvények és az USA-beli B minősítésű vállalati kötvények közötti relatív különbözetet alkalmazza a Kínai Központi Bank által közzétett irányadó kamatlábakra a hitelek piaci alapú kamatlábának megállapításához, amelyet ezt követően összehasonlít a társaság által fizetett tényleges kamatlábbal.

(b) SAIC csoport

(598) A közvetlen kölcsönök és a kedvezményes finanszírozás egyéb formái mellett a SAIC Motor Group Corp. az anyavállalata és az állami tulajdonú pénzügyi intézmények által az akkumulátoros elektromos járművekhez kapcsolódó projektek, az autófinanszírozással kapcsolatos informatikai projektek, az intelligens tömeges testreszabásra épülő üzleti modellekhez, valamint az előretekintő technológiához és a járművek internetéhez kapcsolódó tőkeinjekció révén is részesült finanszírozásban.

(1) *A vizsgálat ténymegállapításai*

(599) A Bizottság nyilvánosan hozzáférhető információk alapján megállapította, hogy 2017-ben a SAIC Motor Corporation Limited 15 milliárd jüan összegű tőkeinjekcióban részesült, amelyet anyavállalata, alkalmazottai és hat pénzügyi intézmény nyújtott ([203]). Bár a SAIC Motor Corporation Limited nyilvánosan jegyzett társaság, a tőkeinjekcióhoz szükséges forrásokat a CSRC által jóváhagyott nem nyilvános ajánlaton keresztül szerezték, amelyben csak az anyavállalat, a munkavállalók és a kiválasztott pénzügyi intézmények vehettek részt.

(600) Amint azt a (318) preambulumbekezdés kiemeli, a SAIC csoporttal kapcsolatban álló vállalatok közül több nem válaszolt a kérdőívre. A Shanghai Automotive Industry Group, a SAIC Motor Corporation Limited anyavállalata a csoport egyik olyan vállalata, amely nem működött együtt. Továbbá a fenti szakaszban említettek szerint a kínai kormány nem bocsátotta rendelkezésre a pénzügyi intézményekre vonatkozó szükséges információkat. A Bizottságnak ezért az ügylet értékelése során a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia.

([203]) https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml

(601) A tőkeinjekcióban részt vevő pénzügyi intézményeket illetően a Bizottság a fenti 3.5.1.8. szakaszban már megállapította, hogy a mintában szereplő három együttműködő exportáló gyártói csoportnak finanszírozást nyújtó állami tulajdonú kínai pénzügyi intézmények mindegyike az alaprendelet 2. cikke b) pontja értelmében – az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának i. esetével összefüggésben értelmezve – közjogi szervnek minősül.

(602) Emellett még ha az állami tulajdonú pénzügyi intézményeket a Bizottság nem is tekintené közjogi szerveknek, a 3.5.1.9. szakaszban meghatározott okok miatt akkor is megállapítható lenne ugyanezen információk alapján, hogy a kínai kormány az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának iv. esete szerinti olyan feladatok ellátásával bízza meg, vagy olyan feladatok ellátására utasítja azokat, amelyek szokásos esetben a kormányzat feladatai lennének.

(603) Az előző szakaszokban benyújtott bizonyítékokon túlmenően fontos megjegyezni, hogy a zöld pénzügyi rendszer kiépítéséről szóló iránymutatások szerint a kínai kormány célja, hogy „*aktívan támogassa a minősített zöld vállalkozásokat abban, hogy kezdeti nyilvános ajánlattételek és másodlagos ajánlatok révén finanszírozáshoz jussanak, aktívan támogassa a minősített zöld vállalkozásokat az első nyilvános részvénykibocsátásokra irányuló erőfeszítéseikben, és segítse a tőzsdén jegyzett zöld vállalkozásokat abban, hogy jogi eljárások szerinti másodlagos ajánlatok révén további részvényeket bocsássanak ki*” ([204]). Ez utóbbi pont éppen a szóban forgó helyzetnek felel meg.

(604) A Shanghai Automotive Industry Group esetében a Bizottság a SAIC Motor Corporation Limited által benyújtott információk alapján megállapíthatta, hogy a vállalat a SASAC kizárólagos tulajdonában áll. A Bizottság azonban nem talált nyilvánosan hozzáférhető pénzügyi kimutatást vagy egyéb érdemi nyilvános információt a vállalatról. A Bizottság nem talált továbbá példát olyan egyéb befektetésre, amelyet az anyavállalat a SAIC csoport más társaságaiban eszközölt volna. Továbbá, bár a Shanghai Automotive Industry Group és a SAIC Motor Corporation Limited eltérő cégjegyzékszámmal rendelkezik, az anyavállalatra vonatkozó valamennyi nyilvános keresés következetesen egyetlen leányvállalatát, a SAIC Motor Corporation Limitedet adta eredményül. Végezetül a Bizottság megjegyezte, hogy a SAIC Motor Corporation Limited igazgatótanácsának több tagja is hasonló feladatokat lát el a Shanghai Automotive Industry Group igazgatótanácsában. További információk hiányában tehát észszerűen feltételezhető, hogy a Shanghai Automotive Industry Group valós tevékenységet nem folytató fedőcég. Mivel e vállalat szintjén nem találtak olyan operatív tevékenységeket, amelyek jelentős finanszírozást igényelnek, és mivel a vállalat egyetlen ismert befektetése a SAIC Motor Corporation Limited, a források egyetlen áramlási iránya a kizárólagos tulajdonostól, a SASAC-tól a SAIC Motor Corporation Limited felé mutat. Az ügylet ezért a kínai kormány által a SAIC Motor Corporation Limited részére nyújtott közvetlen készpénz-injekcióval egyenértékűnek minősül.

(2) *Gazdasági előny*

(605) A Bizottság ezután azt vizsgálta, hogy a SAIC gazdasági előnyhöz jutott-e a kínai kormány által a SASAC és több pénzügyi intézmény közreműködésével nyújtott pénzügyi hozzájárulás révén. A SAIC és a kínai kormány együttműködésének hiányában a Bizottságnak az alaprendelet 28. cikkének megfelelően a rendelkezésre álló tényekre kellett alapoznia a következtetéseit.

(606) Az előzőekben ismertetett bizonyítékokból kiderül, hogy a SASAC és a pénzügyi intézmények felhatalmazása és célkitűzése egyaránt arra irányult, hogy a két szervezet kormányzati politikákat és terveket hajtson végre egyebek mellett az ösztönzött ágazatok, köztük az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának pénzügyi támogatásával és finanszírozásával.

(607) A rendelkezésre álló bizonyítékok alapján és az alaprendelet 28. cikkével összhangban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a SASAC és különböző pénzügyi intézmények által nyújtott pénzügyi hozzájárulás az alaprendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében gazdasági előnyt biztosított a SAIC csoportnak abban az értelemben, hogy nem kellett más forrásokból ilyen finanszírozást szereznie, és a finanszírozásért megfelelő piaci kamatot fizetnie.

(3) *Egyedi jelleg*

(608) Ami az egyedi jelleget illeti, a (210) preambulumbekezdésben említettek szerint a pénzügyi intézmények a 40. sz. határozat szerint hiteltámogatást nyújtanak a támogatott gazdasági ágazatoknak.

([204]) A CSRC által kiadott, a zöld pénzügyi rendszer kiépítéséről szóló irányadó vélemények, 228. sz. [2016].

(609) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a tőkeinjekció az ösztönzött ágazatok, így például az akkumulátoros elektromos járművek ágazata számára nyújtott kedvezményes pénzügyi támogatás egy további formáját valósítja meg. A 3.1. szakaszban kifejtettek szerint az akkumulátoros elektromos járművek ágazata valóban az ösztönzött és stratégiai ágazatok közé tartozik, ezért minden lehetséges pénzügyi támogatásra jogosult. A tőkeinjekciók finanszírozási formaként részét képezik az ösztönzött gazdasági ágazatoknak, így például az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazatának biztosított kedvezményes pénzügyi támogatási rendszernek ([205]).

(4) *A támogatási összeg kiszámítása*

(610) Mivel a SAIC csoport nem számolt be erről a tőkeinjekcióról, a Bizottságnak az alaprendelet 28. cikkének alkalmazásában a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia a SASAC és a különböző pénzügyi intézmények által tőkeinjekció formájában nyújtott pénzügyi hozzájárulás támogatási összegének meghatározásához. Együttműködés hiányában a Bizottság nem tudta a tőkeemelést meghatározott eszközökhöz kapcsolni, és nem tudta a tőkeinjekciót a szóban forgó eszközök értékcsökkenésének megfelelő időszak alatt leírni. Következésképpen a Bizottság a tőkeinjekciót hitellel egyenértékűnek tekintette. E tőkeemelés hiányában ugyanis a társaságnak a pénzügyi piacról kellett volna azonos összegű finanszírozáshoz jutnia. Ennek megfelelően a Bizottság a gazdasági előnyt a 3.5.2.3. szakaszban leírt módszerrel számította ki.

3.5.4. *Kötvények*

(611) A mintában szereplő csoportok mindegyike részesült kötvények formájában nyújtott kedvezményes finanszírozásban.

3.5.4.1. Jogalap/szabályozási keret

— a Kínai Népköztársaság értékpapírokról szóló törvénye (2014. évi szövegváltozat, a továbbiakban: értékpapírtörvény) ([206]),

— a vállalati kötvények kibocsátására és kereskedelmére vonatkozó közigazgatási intézkedések, a Kínai Értékpapír-szabályozói Bizottság 113. sz. rendelete, 2015. január 15.,

— a vállalati kötvények adminisztrációjáról szóló államtanácsi rendelet, 2011. január 18.,

— a nem pénzügyi vállalatoknak a Kínai Központi Bank által kibocsátott adósságfinanszírozási eszközeinek a bankközi kötvénypiacon való igazgatására irányuló intézkedések, a Kínai Központi Bank 2008. évi 12. sz. rendelete, 2008. április 9.,

— a CSRC által kiadott, a zöld pénzügyi rendszer kiépítéséről szóló irányadó vélemények, 228. sz. [2016],

— a Kínai Központi Bank, az NDRC és a CSRC közleménye a zöldkötvény-kibocsátásról és a jóváhagyott projektek katalógusáról, 2021. évi 96. sz., 2021. július 1.,

— a Kínai Központi Bank által kiadott zöld pénzügyi értékelési program a banki pénzügyi intézmények számára, hatályos 2021. július 1-től,

— a Kínai Központi Bank által kiadott, a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló projekteket támogató monetáris politikai eszköz, 2021. november 8.,

— iránymutatás pénzügyi intézmények számára a környezetvédelmi közzétételről, kiadta a Kínai Központi Bank, 2021. július 22.,

— környezetitőke-finanszírozási eszköz, kiadta a Kínai Központi Bank, 2021. július 22.,

— a karbonsemlegességi kötvényekkel kapcsolatos mechanizmusok pontosítása, kiadta a NAFMII 2022. március 18-án,

— üzleti iránymutatások nem pénzügyi vállalkozásoknak a zöld adósságfinanszírozási eszközről (NAFMII),

([205]) Lásd a bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzés 3.3.3. szakaszát: *Az állam által finanszírozott vagy egyébként a kormányzat által ösztönzött részesedésszerzés.*

([206]) legutóbbi módosítás: 2019. december 28-án a 2020. március 1-jén hatályba lépő 37. sz. elnöki rendelettel.

— iránymutatások a zöldkötvények kibocsátásáról (Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság).

(612) A szabályozási kerettel összhangban Kínában nem lehet szabadon kötvényeket kibocsátani, illetve szabadon kereskedni azokkal. Minden egyes kötvény kibocsátását különböző kormányzati hatóságoknak, például a Kínai Központi Banknak, az Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottságnak (NDRC) vagy a Kínai Értékpapír-szabályozó Bizottságnak (CSRC) kell jóváhagynia, a kötvény és a kibocsátó típusától függően. Ezenkívül a vállalati kötvények adminisztrációjáról szóló rendeletek szerint éves kvóták alkalmazandók a vállalati kötvények kibocsátására.

(613) Továbbá a vizsgálati időszakban alkalmazható értékpapírtörvény 16. cikkével összhangban a vállalati kötvények nyilvános kibocsátásának meg kell felelnie a következő követelményeknek: *„a bevétel felhasználási céljának összhangban kell állnia az állami iparpolitikákkal […]”* és *„a vállalati kötvények nyilvános kibocsátásából származó bevétel kizárólag jóváhagyott cél(ok)ra fordítható”*. A vállalati kötvények adminisztrációjáról szóló rendeletek 12. cikke ismét hangsúlyozza, hogy az összegyűjtött források felhasználási céljainak összhangban kell lenniük az állam iparpolitikáival. A vállalati kötvények ilyen feltételekkel való kibocsátása az ösztönzött gazdasági ágazatra, például az akkumulátoros elektromos járművek ágazatára irányul, és összhangban áll a pénzügyi intézmények ezen gazdasági ágazatok támogatását célzó gyakorlatával ([207]).

(614) Az értékpapírtörvény 16. cikkének (5) bekezdése szerint *„a vállalati kötvények szelvénykamatlába nem haladhatja meg az Államtanács által meghatározott szelvénykamatlábat”*. Ezenkívül a vállalati kötvények adminisztrációjáról szóló rendeletek 18. cikke részletesebb rendelkezéseket tartalmaz, rögzítve, hogy *„a vállalati kötvények esetében kínált kamatláb nem haladhatja meg a bankok által azonos lejáratú, határozott idejű takarékbetétekért magánszemélyek részére fizetett irányadó kamat 40 %-át”*.

(615) Továbbá a vállalati kötvények kibocsátására és kereskedelmére vonatkozó közigazgatási intézkedések 18. cikke előírja, hogy csak bizonyos szigorú minőségi kritériumoknak megfelelő – például AAA hitelminősítésű – kötvényeket lehet nyilvánosan kibocsátani állami befektetők számára, vagy nyilvánosan kibocsátani minősített befektetők számára, a kibocsátó kizárólagos rendelkezése alapján. Az ezen előírásoknak meg nem felelő vállalati kötvények kizárólag minősített befektetőknek bocsáthatók ki nyilvánosan. Következésképpen tehát a legtöbb vállalati kötvényt minősített befektetőknek bocsátják ki, amelyeket a CSRC jóváhagyott, és amelyek kínai intézményi befektetők.

(616) A Bizottság az általánosan ismert kötvények mellett az e vizsgálat tárgyát képező, úgynevezett „*zöld*” adósságinstrumentumokat is talált. A *zöldkötvény-kibocsátásáról és a jóváhagyott projektek katalógusáról szóló közlemény* szerint *„a zöldkötvények olyan forgalomképes értékpapírok, amelyek kifejezetten zöld iparágak, zöld projektek vagy zöld gazdasági tevékenységek támogatására szolgálnak, és amelyeket a jogszabályban előírt eljárásban bocsátanak ki […] ideértve többek között a zöld pénzügyi kötvényeket, a zöld vállalati kötvényeket, a zöld vállalati kötvényeket, a zöld vállalkozási kötvényeket, a zöldhitel-finanszírozási eszközöket és a zöld eszközfedezetű értékpapírokat*”. Ezen túlmenően konkrétan a zöldkötvényeket csak a zöld ipari tevékenységek katalógusában felsorolt, bizonyos ipari tevékenységekkel foglalkozó vállalatok bocsáthatják ki. Ezek közé tartozik az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek, valamint azok fő alkatrészeinek gyártása és értékesítése.

(617) A zöld adósságinstrumentumok lehetővé teszik a vállalatok számára, hogy kedvezményes kamatlábak mellett vonjanak be forrásokat. A Kínai Központi Bank által *a banki pénzügyi intézmények számára kiadott zöld pénzügyi értékelési programmal* összhangban a kínai bankoknak le kell jegyezniük ezeket a zöld adósságinstrumentumokat annak érdekében, hogy pénzügyi eszközállományuk elérjen egy olyan küszöbértéket, amely hozzájárul ahhoz, hogy a bankszabályozó hatóság pozitívan értékelje teljesítményüket. Ezenkívül a Kínai Központi Bank által kiadott, „a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló projekteket támogató monetáris politikai eszköz” szerint a pénzügyi intézményeknek a fent említett katalógusban szereplő zöld ipari tevékenységeket támogató finanszírozást kell biztosítaniuk a vállalatoknak az ország irányadó hitelkamatlábához közeli kedvezményes kamatlábak mellett. Ennek fejében a Kínai Központi Bank kedvezményes refinanszírozási kamatlábakat javasol a bankoknak a folyósított zöld alapokra ([208]).

(618) Bár ennek az alternatív forrásnak a jogi és szabályozási keretét egyértelműen meghatározták, a kínai kormány megtagadta az ezzel kapcsolatos információk szolgáltatását. A ténymegállapítások ezért az alaprendelet 28. cikke alapján rendelkezésre álló tényeken alapultak.

([207]) Lásd: az optikai szálakból álló kábelekkel kapcsolatos ügy, (400) és (401) preambulumbekezdés.
([208]) https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html

(619) Az akkumulátoros elektromos járművek gyártói kétféle zöld adósságinstrumentumot használtak: zöldkötvényeket és zöld eszközfedezetű értékpapírokat; az eszközfedezetű értékpapírok lényegében eszközökkel fedezett zöldkötvények. Ezek a magánszemélyeknek és lízingtársaságoknak nyújtott gépjárműhiteleket csomagolják át a kötvénypiacon kibocsátott eszközfedezetű adósságinstrumentum biztosítékaként, amelyre adott kamatláb vonatkozik. Ez a rendszer lehetővé teszi az akkumulátoros elektromos járművek gyártói számára, hogy a gépjárműhitelekkel kapcsolatos közepes lejáratú követeléseket azonnal rendelkezésre álló likvid eszközökkel váltsák fel, és így nagyon előnyös alapon előfinanszírozzák hitelüzletágukat, mivel az eszközfedezetű értékpapírok kamatlábai messze elmaradnak az ügyfelek autóhiteleinél alkalmazott kamatlábaktól.

(620) Továbbá az ipari szerkezetátalakítás útmutató katalógusa szerinti ösztönzött ágazatként az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazata a 40. sz. határozat alapján hiteltámogatásra jogosult a pénzügyi intézményektől. Az, hogy a mintában szereplő vállalatok által kibocsátott kötvények kamatlába alacsony – az irányadó hitelkamatláb alatti –, határozottan arra utal, hogy az e kötvények legnagyobb befektetői közé tartozó pénzügyi intézmények kötelesek „*hiteltámogatást*” nyújtani ezeknek a vállalatoknak, és a befektetési vagy a finanszírozási döntés meghozatalakor a kereskedelmi szempontokon kívül más szempontokat, például állami politikai célokat is figyelembe venni. Egy piaci viszonyok között működő befektető ugyanis jóval érzékenyebb lenne a befektetés pénzügyi hozamára, és nagy valószínűséggel nem fektetne nagyon alacsony kamatlábú vállalati kötvényekbe. Ez különösen igaz a pénzügyi intézményekre, mivel e kötvények hozama megközelíti vagy alacsonyabb annál az árfolyamnál, amelyen saját maguk szerezhetnek pénzeszközöket más pénzügyi intézményektől. Ezenkívül a Bizottság által a fenti 3.5.2.3. szakaszban az exportáló gyártók három csoportjáról a likviditási és fizetőképességi profiljukat illetően megfogalmazott következtetések azt is jelzik, hogy a piaci viszonyok között működő befektetők nem fektetnének alacsony pénzügyi hozamot kínáló pénzügyi instrumentumokba, köztük e csoportok kötvényeibe, ha a kibocsátónál jelentős likviditási és fizetőképességi kockázatok mutatkoznak. Ezért a Bizottság álláspontja szerint csak a befektetésük pénzügyi hozamától eltérő – például az ösztönzött ágazatokban működő vállalkozások finanszírozására vonatkozó jogi kötelezettség teljesítésével kapcsolatos – indítékokkal rendelkező befektetők hajtanának végre ilyen befektetést.

3.5.4.2. Közjogi szervként eljáró pénzügyi intézmények

(621) A Bloomberg 2022. évi kínai kötvénypiaci szemléje szerint a bankközi kötvénypiacon jegyzett kötvények a teljes kötvényforgalom 88 %-át adják ([209]). Ugyanezen tanulmány szerint a legtöbb befektető intézményi befektető, többek között pénzügyi intézmény. A kereskedelmi bankok a befektetők 57 %-át, a fejlesztési bankok pedig a 3 %-át teszik ki ([210]). A kötvényeket vásárló befektetők tehát főként kínai – köztük állami tulajdonú – bankok.

(622) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítélte meg, hogy meggyőző bizonyítékok állnak rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a mintában szereplő vállalatok által kibocsátott vállalati kötvények befektetőinek jelentős hányada pénzügyi intézmény, amely jogilag kötelezett hiteltámogatást nyújtani az akkumulátoros elektromos járművek gyártóinak.

(623) A (612) preambulumbekezdésben leírtak szerint az értékpapírtörvény 16. cikke és a vállalati kötvények adminisztrációjáról szóló rendeletek 12. cikke előírja, hogy a vállalati kötvények nyilvános forgalomba hozatalának összhangban kell lennie az állam iparpolitikáival. Ennek következtében kötvény csak olyan célokból bocsátható ki, amelyek az (619) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint megegyeznek a kínai kormány terveiben az ösztönzött ágazatokra vonatkozóan meghatározott célokkal. Az intézményi befektetőknek – amelyek az (620) preambulumbekezdésben leírtak szerint nagyrészt kereskedelmi bankok és fejlesztési bankok – követniük kell a 40. sz. határozatban meghatározott politikai irányvonalakat, amely határozat az ipar szerkezetátalakításáról szóló útmutató katalógussal együtt értelmezve egyedi elbánást ír elő egyes ösztönzött ágazatok – például az akkumulátoros elektromos járművek ágazata – meghatározott projektjei számára. A mintában szereplő összes csoportnak biztosított kedvezményes elbánás eredményeképpen született a nem a piaci alapú kritériumokat tükröző kamatlábbal kibocsátott kötvényekbe való befektetés iránti döntés.

(624) Ezenkívül a fenti 3.5.1.1. szakaszban leírtaknak megfelelően a pénzügyi intézményekre az erős állami jelenlét jellemző, és a kínai kormánynak lehetősége van érdemi befolyást gyakorolni rájuk. Az általános jogi keret, amelyben ezek a pénzügyi intézmények működnek, a kötvényekre is vonatkozik. Emellett a zöldkötvényekre vonatkozóan létezik egy kiegészítő részletes szabályozási keret.

([209]) https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf, 15. o.
([210]) Lásd ugyanott, 33. o.

(625) A 3.5.1.1. pontban Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az állami tulajdonú pénzügyi intézmények az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának i. esetével együtt értelmezett 2. cikke b) pontjának értelmében közjogi szervnek minősülnek, és minden esetben úgy tekintendők, hogy a kínai kormány az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának iv. esete szerinti olyan feladatok ellátásával bízza meg, vagy olyan feladatok ellátására utasítja azokat, amelyek szokásos esetben a kormányzat feladatai lennének. A 3.5.1.9. szakaszban a Bizottság megállapította, hogy a kínai kormány a magántulajdonú pénzügyi intézményeknek is megbízást vagy utasítást ad.

(626) Az érdemi ellenőrzés gyakorlását a Bizottság ezen túlmenően az egyes kötvények kibocsátása alapján is igyekezett konkrét bizonyítékokkal alátámasztani. Ezért a Bizottság a vizsgálat konkrét ténymegállapításaival kombinálva vizsgálta a (611)–(619) preambulumbekezdésben bemutatott általános jogi környezetet.

(627) A Bizottság megállapította, hogy a kötvényeket a vállalatok pénzügyi és hitelkockázati helyzetére tekintettel várható szint – így a lenti (632) preambulumbekezdés szerint a Nemzeti Bankközi Finanszírozási Központ által közzétett kockázatmentes referencia-kamatláb – alatti kamatlábbal bocsátották ki.

(628) A gyakorlatban a kötvények kamatlábait – a hitelekhez hasonlóan – a vállalat hitelminősítése befolyásolja. A (481) preambulumbekezdésben a Bizottság viszont arra a következtetésre jutott, hogy a helyi hitelminősítési piac torz, és a hitelminősítések megbízhatatlanok.

(629) A fenti megfontolások alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai pénzügyi intézmények a 40. sz. határozatban és a zöldkötvényekre vonatkozó iránymutatásokban meghatározott politikai utasításokat követték azzal, hogy kedvezményes finanszírozást biztosítottak az egyik ösztönzött ágazatba tartozó vállalatok számára, és ezáltal az alaprendelet 2. cikkének b) pontja értelmében közjogi szervként vagy az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának iv. esete értelmében a kormány által megbízott vagy utasított szervként jártak el.

(630) A kötvények a kibocsátó tényleges kockázati profiljának megfelelő piaci kamatlábaknál alacsonyabb kamatlábbal való kibocsátásának megszervezésével (ennek megállapítását lásd a fenti 3.5.2.3. szakaszban) és az ilyen kötvénybe való befektetés elfogadásával a pénzügyi intézmények előnyt biztosítottak a mintában szereplő gyártóknak.

3.5.4.3. Egyedi jelleg

(631) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kötvények formájában megvalósuló kedvezményes finanszírozás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi jellegűnek minősül, tekintve, hogy a kormányzati hatóságok jóváhagyása nélkül nem lehet kötvényeket kibocsátani, és az értékpapírtörvény kimondja, hogy a kötvénykibocsátásnak összhangban kell állnia az állam iparpolitikáival. A (439) és (619) preambulumbekezdésben már kifejtettek szerint az akkumulátoros elektromos járművek ágazata az ipari szerkezetátalakítás útmutató katalógusa alapján ösztönzött ágazatnak minősül.

(632) Ezen túlmenően konkrétan a zöldkötvényeket csak a zöld ipari tevékenységek katalógusában felsorolt, bizonyos ipari tevékenységekkel foglalkozó vállalatok bocsáthatják ki.

3.5.4.4. A támogatási összeg kiszámítása

(633) Mivel a kötvények lényegében más típusú, elvben a hitelekhez hasonló adósságinstrumentumok, és mivel a hitelek esetében a számítási módszer már eleve egy kötvénykosáron alapul, a Bizottság úgy határozott, hogy ezúttal is a hitelek esetében a 3.5.2.3. szakaszban leírtak szerint alkalmazott számítási módszert követi. Ennek megfelelően a pénzügyi előny meghatározása érdekében az azonos futamidejű, USA-beli AA minősítésű vállalati kötvények és az USA-beli B minősítésű vállalati kötvények közötti relatív különbözetet alkalmazza a Kínai Központi Bank irányadó hitelkamatlábára a kötvények piaci alapú kamatlábának megállapításához, amelyet ezt követően összehasonlít a társaságra vonatkozó tényleges kamatlábbal.

(634) A (378) preambulumbekezdésben említettek szerint a Geely csoport legalább egy vállalatáról megállapítás nyert, hogy a vizsgálati időszakot érintő eszközfedezetű értékpapírt bocsátott ki, amelyre vonatkozóan a csoport nem szolgáltatott információt. E vállalat esetében a támogatási összeg kiszámítása a nyilvánosan hozzáférhető információkon alapult, nevezetesen a befektetőknek a tőzsdéken közzétett információkon és a mintában szereplő másik együttműködő csoportnál megállapított gazdasági előnyön.

(635) Amint azt a (329) preambulumbekezdés kiemeli, a SAIC csoport több kapcsolatban álló vállalata nem válaszolt a kérdőívre. Ez volt a helyzet számos, a csoporthoz tartozó, finanszírozási tevékenységekre szakosodott vállalat esetében. E vállalatok esetében a támogatási összeg kiszámítása a kötvények összegére, kezdő és záró időpontjára, valamint kamatlábaira vonatkozó információkon alapult, amelyek vagy a nyilvánosan hozzáférhető pénzügyi kimutatásokban, vagy a befektetőknek a tőzsdéken közzétett információkban találhatók.

3.5.4.5. Következtetés a kedvezményes finanszírozásról: egyéb finanszírozási típusok

(636) A Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő exportáló gyártói csoportok mindegyike részesült hitelkeretek, bankelfogadványok és kötvények formájában nyújtott kedvezményes finanszírozásban. A pénzügyi hozzájárulás, az exportáló gyártók számára biztosított gazdasági előny, illetve az egyedi jelleg fennállására tekintettel a Bizottság ezeket a kedvezményes finanszírozási típusokat kiegyenlíthető támogatásnak tekintette.

(637) A fent ismertetett kedvezményes finanszírozás esetében a mintában szereplő vállalatcsoportokra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási mértékek a következőképpen alakultak:

Kedvezményes finanszírozás: egyéb finanszírozási típusok

Vállalat neve	Támogatási mérték
BYD csoport	3,60 %
Geely csoport	3,30 %
SAIC csoport	8,27 %

3.6. **Vissza nem térítendő támogatást nyújtó programok**

(638) A Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő mindhárom vállalatcsoport számos támogatási program kedvezményezettje volt.

3.6.1. *Közvetlen készpénztámogatások*

(639) A mintában szereplő exportáló csoportok közül csak egy, a BYD csoport bocsátotta rendelkezésre a vizsgálati időszakban kapott vissza nem térítendő támogatásokra vonatkozó információkat. A mintában szereplő másik két exportáló csoport nem közölte a kapott támogatások jogalapját, ezért az ezen exportáló csoportoknak nyújtott közvetlen készpénztámogatásokhoz kapcsolódó támogatási összeg kiszámítása az alaprendelet 28. cikkével összhangban a rendelkezésre álló tényeken alapult.

(640) A BYD csoport által kapott támogatások a technológiához, az innovációhoz és a fejlesztéshez, az állóeszközök beszerzéséhez, az ipari támogatáshoz és promócióhoz, valamint a munkához, az adózáshoz és különböző egyéb célokra nyújtott pénzbeli juttatásokhoz kapcsolódtak.

(a) Jogalap

(641) A BYD csoportnak nyújtott támogatásokat országos, tartományi, városi vagy körzeti kormányzati hatóságok nyújtották a csoport részére, és e támogatások egyedinek bizonyultak a mintában szereplő vállalatok vagy a földrajzi elhelyezkedés, illetőleg a gazdasági ágazat típusa szempontjából. A támogatások nyújtásának alapjául szolgáló konkrét jogi rendelkezések részleteit – amennyiben egyáltalán létezett jogalap – nem fedték fel. Ugyanakkor a Bizottság a támogatások mindegyike esetében megkapta a kormányzati hatóság által a támogatás odaítélésére vonatkozóan kiadott dokumentum (az úgynevezett „értesítés”) másolatát.

(b) Ténymegállapítások

(642) Tekintettel a Bizottság által a BYD csoport pénzügyi beszámolóiban talált támogatások hatalmas számára, e rendelet csak a főbb ténymegállapításokat foglalja össze. A Bizottság a BYD csoportnak szóló egyedi tájékoztatás keretében bizonyítékokat közölt több támogatás fennállásáról és arról a tényről, hogy a csoport a kínai kormány különböző szintjei révén támogatásokban részesül.

(643) A mintában szereplő másik két exportáló csoport tekintetében a Bizottság megállapította, hogy a kérdőívre adott válaszokban csak a kapott támogatások teljes összegét vették figyelembe, különbséget téve a jövedelemhez kapcsolódó támogatások és az eszközökhöz kapcsolódó támogatások között, és nem voltak hajlandók részletesebb bontást és a kapott támogatások jogalapját megadni.

(644) A Bizottság megállapította, hogy azon eszközök között, amelyekkel a kínai kormány az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának fejlődését irányítja, közvetlen állami támogatások is megtalálhatók. Ezeket a támogatásokat a mintában szereplő exportáló gyártók nyilvánosan hozzáférhető éves jelentései és a helyszíni ellenőrzések megerősítették, azok juttatására az exportáló gyártók pénzügyi beszámolói szerint egyéb bevételként vagy halasztott bevételként került sor.

(c) Következtetés

(645) Ezek az egyéb támogatások az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának i. esete és 3. cikkének 2. pontja értelmében támogatásnak minősülnek, mert a kínai kormány vissza nem térítendő támogatás formájában forrásokat adott át a mintában szereplő vállalatcsoportoknak, és ezzel gazdasági előnyhöz juttatta őket.

(646) E források többségét a mintában szereplő exportáló csoportok beszámolói állami támogatásként szerepeltették. Az ezekre a támogatásokra vonatkozóan a BYD csoport által közölt részletes információkat a Bizottság arra utaló egyértelmű bizonyítéknak tekintette, hogy gazdasági előny átruházása valósult meg.

(647) A Bizottság értékelte a BYD csoportnak nyújtott összes vissza nem térítendő támogatást, és megállapította, hogy nem mindegyik kapcsolódik egyedileg az akkumulátoros elektromos járművek gyártásához. A technológiával, az innovációval és a fejlesztéssel, az állóeszköz-beszerzéssel, valamint az ipari támogatással és promócióval kapcsolatos támogatások az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja és 4. cikkének (3) bekezdése értelmében egyedinek minősültek, mivel a BYD csoport által benyújtott dokumentumok alapján úgy tűnik, hogy azok bizonyos vállalatokra, bizonyos ágazatokra, például az akkumulátoros elektromos járművek ágazatára vagy meghatározott régiókban megvalósuló konkrét projektekre korlátozódnak.

(648) Ezek a támogatások továbbá nem felelnek meg az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének b) pontjában meghatározott, a nem egyedi jelleggel kapcsolatos követelményeknek, mert a jogosultság megszerzésének feltételei és a jogosultság tényleges megadása érdekében alkalmazott kiválasztási kritériumok nem átláthatóak, nem objektívek és nem érvényesülnek automatikusan.

(649) Mivel a mintában szereplő másik két exportáló csoport nem szolgáltatott részletes információt a kapott vissza nem térítendő támogatásokról, a Bizottság ténymegállapításait az alaprendelet 28. cikkére alapozta, és arra a következtetésre jutott, hogy az e csoportok által kapott valamennyi támogatás egyedi és az érintett termék előállításához kapcsolódik.

(d) A támogatási összeg kiszámítása

(650) A gazdasági előnyt a Bizottság a vizsgálati időszak alatt kapott vagy a vizsgálati időszakra vetített összegként számította ki úgy, hogy az összegre értékcsökkenést alkalmazott a vizsgálati időszak előtt kapott támogatás alapját képező befektetett eszköz hasznos élettartama figyelembevételével.

(651) Az összes támogatás vonatkozásában a mintában szereplő exportáló gyártókra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási mértékek a következőképpen alakultak:

Vissza nem térítendő támogatások

Vállalat neve	Támogatási mérték
BYD csoport	0,61 %
Geely csoport	2,31 %
SAIC csoport	8,56 %

3.6.2. *Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek előmozdítására és alkalmazására vonatkozó pénzügyi támogatási politika*

(652) A vizsgálat megállapította, hogy a kínai kormány mind központi, mind az alatti szinten forrásokat juttat az akkumulátoros elektromos jármű gyártóinak a Kínában értékesített akkumulátoros elektromos járművek darabszáma utáni készpénzkifizetés formájában, és ezáltal közvetlen gazdasági előnyhöz juttatja e járművek gyártóit. Ezáltal közvetlen transzfer valósul meg az akkumulátoros elektromos járművek gyártói javára a kínai értékesítéseik alapján.

(653) A program a belföldön értékesített, alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre, köztük az akkumulátoros elektromos járművekre terjed ki. A készpénzkifizetések összegét a központi kormányzat szintjén állapítják meg, és az az értékesítés időszakától, valamint az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek típusától (például akkumulátoros vagy hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek) függően változik.

(654) A program az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek közül a kínai kormány által közzétett katalógusban felsorolt modellek értékesítésére korlátozódik. A kifizetések fogadásához az akkumulátoros elektromos járművek gyártóinak minden évben átfogó likvidációs jelentést kell benyújtaniuk, amely részletes információkat tartalmaz az előző évi értékesítéseikről. Ez magában foglalja az értékesítési számlákat, a termékek műszaki leírását és a gépjármű-nyilvántartási adatokat. A benyújtást követően a különböző kormányzati szintű illetékes hatóságok ellenőrzik a szolgáltatott adatokat. A forrást ezt követően utalják át a gyártóknak.

(a) Jogalap

(655) E program jogalapja az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek 2016 és 2020 közötti promócióját és alkalmazását célzó pénzügyi támogatási politikákról szóló közlemény ([2015. évi 134.] sz.), amelyet a Pénzügyminisztériumnak az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek promóciójára és alkalmazására vonatkozó fiskális támogatási politika kiigazításáról szóló közleménye ([2016] 958. sz.) felülvizsgált, és amelyet az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek promóciójának és alkalmazásának javítására irányuló adótámogatási politikákról szóló közlemény ([2020] 86. sz.) és az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek 2022. évi promóciójára és alkalmazására vonatkozó adóügyi támogatási politikáról szóló közlemény ([2021] 466. sz.) módosított.

(b) A vizsgálat ténymegállapításai

A kínai kormánynak az akkumulátoros elektromos járművek belföldi ágazata támogatására irányuló szándéka

(656) A kínai kormány és más felek azon állításával ellentétben, hogy a támogatás célja a fogyasztók előnyhöz juttatása volt, a vizsgálat megállapította, hogy a program célja a belföldi gyártók értékesítésének állami forrásokból történő kifizetések révén történő növelése volt. A program célja, hogy előmozdítsa az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának fejlődését, és a fogyasztókkal szemben kifejezetten e járművek gyártóinak szól.

(657) A támogatási program fő célja, hogy elősegítse az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek és azon belül is az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának gyorsabb fejlődését. Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek előmozdítására és alkalmazására vonatkozó, 2016 és 2020 közötti időszakra szóló pénzügyi támogatási politikáról kiadott közlemény konkrétan a következőket rögzíti: „*A politika folytonosságának fenntartása és az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazata gyorsított fejlődésének előmozdítása érdekében a Pénzügyminisztérium, a Tudományos és Technológiai Minisztérium, valamint az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium és a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság (a továbbiakban: a négy minisztérium és bizottság) 2016 és 2020 között is folytatja az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek népszerűsítésére és alkalmazására vonatkozó támogatási politikák végrehajtását, összhangban »az Államtanács Főhivatalának az alternatív energiaforrásokkal működő gépjármű előmozdításának és alkalmazásának felgyorsításáról szóló irányadó véleményei követelményeivel«.*” (*Guobanfa, 2014. évi 35. sz.*) A későbbi módosított és átdolgozott szövegváltozatok is hasonlóképpen fogalmaznak ([211]).

(658) A pénzügyi támogatási politika középpontjában az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek gyártói, nem pedig a felhasználók állnak. A program címzettjei az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek gyártói; nekik kell megfelelniük a kifizetések folyósításához szükséges követelményeknek; nekik kell megadniuk a termelési és értékesítési folyamatukkal kapcsolatos információkat. Ez magában foglalja az előző évi forrásszámítási jelentések benyújtását, valamint a termékértékesítésre és a műveletekre – beleértve az értékesítési számlákat is –, a termék műszaki paramétereire és a gépjármű-nyilvántartási információkra vonatkozó adatokat. Emellett arra ösztönzik őket, hogy dolgozzanak ki nyomonkövetési és ellenőrzési platformokat ezen információk bejelentésére.

(659) Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek gyártói (a helyi önkormányzatokkal együtt) szintén közvetlen címzettjei a csalás esetén alkalmazandó büntetőmechanizmusnak, a jogi keret pedig előírja, hogy közvetlenül azon gyártó vállalatokkal szemben kell fellépni, amelyek jogellenesen jutnak támogatáshoz.

([211]) A Pénzügyminisztérium közleménye az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek promóciójára és alkalmazására vonatkozó költségvetési támogatások politikájának kiigazításáról (CaiJian, 2016. évi 958. sz.), az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek promóciójának és alkalmazásának javítására irányuló adótámogatási politikákról szóló közlemény (CaiJian, 2020. évi 86. sz.) és az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek 2022. évi promóciójára és alkalmazására vonatkozó adótámogatási politikáról szóló közlemény (CaiJian, 2021. évi 466. sz.).

(660) Végül a program 2022. december 31-i megszüntetésének fő okai az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek kínai ágazatának fejlődéséhez köthetők. Amint azt a kínai kormány elismerte ([212]), akkor döntött a program megszüntetéséről, amikor úgy ítélte meg, hogy az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek kínai ágazata megfelelő fejlettségi szintet és léptéket ért el.

(661) Emellett a programnak a belföldön előállított, alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre korlátozása jelzi, hogy a program az akkumulátoros elektromos járművek termelésének, semmint fogyasztásának fejlesztésére irányult. A Bizottság megállapította, hogy a program valóban nem terjedt ki az importált járművekre. A Bizottság kifejezetten felkérte a kínai kormányt, hogy szolgáltasson információt arról, hogy az importált akkumulátoros elektromos járművek milyen mértékben részesültek a program előnyeiből a program időtartama alatt. A kínai kormány azt állította, hogy az importált akkumulátoros elektromos járművek jogosultak erre a programra, a kínai kormány azonban elismerte, hogy ezt a támogatást soha nem nyújtották importáló vállalatoknak vagy külföldi gyártóknak. A kínai kormány valójában nem tudta bizonyítani, hogy létezik olyan eljárás, amely lehetővé tette volna a külföldi gyártók vagy importőrök számára, hogy a pénzügyi támogatási politika keretében forrást igényeljenek és kapjanak. Emellett a rendelkezésre álló információk szerint ([213]) az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárműveket csak akkor lehetne támogatni, ha az akkumulátort kínai vállalat gyártotta. Ennek eredményeként megállapítást nyert, hogy ez a program csak az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártóit juttatta gazdasági előnyhöz, és kizárólag a számukra alakították ki.

A program időtartama, a helyi önkormányzatok szerepe és a párhuzamos programok kidolgozása.

(662) A (641)–(659) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a 2022. december 31. után értékesített alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek már nem jogosultak a pénzügyi támogatásra. A vizsgálat azonban megállapította, hogy az akkumulátoros elektromos járművek gyártói a vizsgálati időszak alatt továbbra is részesültek e támogatási rendszer előnyeiből, és a vizsgálati időszakot követően hosszabb ideig továbbra is részesülnek az e rendszer keretében kapott pénzeszközökből.

(663) Például a 2020-ban értékesített és nyilvántartásba vett összes jogosult akkumulátoros elektromos járműhöz kapcsolódó pénzátutalásra csak 2023 végén került sor. A vizsgálat azt is feltárta, hogy a vizsgálati időszak alatt a mintában szereplő exportáló gyártóknak a 2018-ban értékesített gépkocsik tekintetében utaltak át pénzeszközöket. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az akkumulátoros elektromos járművek gyártói a vizsgálati időszakot követő években továbbra is részesülnek a rendszer keretében történő közvetlen készpénztranszfer előnyeiből.

(664) A vizsgálat feltárta továbbá, hogy a helyi hatóságok a kínai kormány közvetlen vagy közvetett irányítása alatt számos hasonló programot hoztak létre, amelyek közül néhány szorosan hasonlít a nemzeti rendszerhez. Ezeknek a helyi kezdeményezéseknek az a közös célja, hogy ösztönözzék az akkumulátoros elektromos járművek gyártását, ami e járművek kínai gyártóinak folyamatos támogatását eredményezi.

(c) Gazdasági előny

(665) A vizsgálati időszakban az akkumulátoros elektromos járművek gyártói a bejelentett értékesítésük alapján részesültek a kínai kormány közvetlen készpénzkifizetéseiből.

(666) A mintában szereplő gyártók és a kínai kormány azt állították, hogy a támogatás elsősorban a fogyasztókat, nem pedig a gyártókat juttatja gazdasági előnyhöz, mivel állítólag a gyártók a gépjárművek értékesítése során a kormány nevében megelőlegezik a támogatásokat a fogyasztóknak. E program keretében, amikor az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek gyártói új alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművet értékesítenek, a vállalat árat állapít meg a vevővel szemben. A vevő által fizetett ár a vélelmezés szerint a vállalat által megállapított elméleti alapárnak a támogatás összegével való csökkentésével adódik. A kedvezménynek fedeznie kell a támogatás összegét. Ebben az értelemben az ügyfélnek kedvezményes árat kell fizetnie, amelyet a kormány később visszatérít a vállalatnak.

(667) A fogyasztók gazdasági előnyére irányuló állítólagos szándék ellenére a valóság az, hogy a kínai kormány gazdasági tevékenységük és a bejelentett korábbi értékesítések alapján közvetlenül juttatott pénzeszközöket az akkumulátoros elektromos járművek gyártóinak. Ez egyértelműen ösztönzi az akkumulátoros elektromos járművek gyártását, és kézzelfogható gazdasági előnyhöz juttatja a gyártókat.

([212]) Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek előmozdítására és alkalmazására vonatkozó 2022. évi pénzügyi támogatási politikáról szóló közlemény (Cai Jian, 2021. évi 466. sz.) szerint.

([213]) Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries, New York Times, 2021. december 22. https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html

(668) A vizsgálat feltárta továbbá, hogy a támogatás megléte vagy hiánya nem áll összhangban a fogyasztóknak felszámított végső árral. A támogatás nem gyakorolt észrevehető hatást a fogyasztóknak az eltávolítást megelőzően vagy azt követően felszámított árra.

(669) Bizonyíték van arra, hogy a reprezentatív modellek fogyasztói árai a pénzügyi támogatásra vonatkozó szakpolitikai program 2022. decemberi hivatalos lezárását követően a mintában szereplő mindhárom vállalat esetében stabilak maradtak, sőt csökkentek is. Ha a program időtartama alatt a 2022-ben értékesített járművek árait csökkentették volna a támogatási összeggel, e járművek árának 2023 januárjában ugyanekkora összeggel kellett volna emelkednie, miután a jármű már nem volt jogosult támogatásra.

(670) Ennek azonban az ellenkezője történt. E modellek árai vagy változatlanok maradtak, vagy fokozatosan csökkentek a vizsgálati időszak hátralevő részében. Ezért a 2022. évi támogatás az alacsonyabb árak elérése tekintetében nem juttatta gazdasági előnyhöz a fogyasztókat. Ehelyett a gyártók olyan árakat határoztak meg, amelyek lehetővé tették számukra, hogy a teljes támogatást megszerezzék.

(671) A vizsgálat megállapította továbbá, hogy a kínai kormány nem hajtott végre olyan intézkedéseket, amelyek biztosítanák, hogy a támogatásból származó gazdasági előnyöket továbbadják a vevőknek, és az árképzést a gyártók mérlegelésére bízták. A program tehát kialakításánál és működésénél fogva azt a célt szolgálta, hogy gazdasági előnyhöz juttassa az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek gyártóit.

(672) Az akkumulátoros elektromos járművek értékesítése és a kormányzati források kifizetése közötti időbeli eltérés miatt, amely a gyártók számára nem látható előre, a kifizetések ütemezésével kapcsolatos bizonytalanság akár négy évig is terjedhet. Ennek eredményeként a gyártóknak nyújtott gazdasági előny akkor valósul meg teljes mértékben, amikor a kifizetések végül beérkeznek.

(d) Egyedi jelleg

(673) A támogatás egyedi, mivel csak az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek, azon belül pedig az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát célozza. Ezenkívül az akkumulátoros elektromos járművek gyártói közül a program csak a kínai gyártókat juttatta gazdasági előnyhöz, és kizárólag a számukra alakították ki.

(e) Következtetés

(674) A Bizottság megítélése szerint az előzőekben bemutatott pénzügyi támogatási politika az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának i. esete szerinti támogatásnak minősül, mivel közvetlen transzfer formájában a kínai kormány pénzügyi hozzájárulást nyújt, amelynek révén az érintett vállalat gazdasági előnyhöz jut.

(f) A támogatási összeg kiszámítása

(675) A támogatást a Kínában értékesített akkumulátoros elektromos járművek darabszáma alapján nyújtották. A Bizottság a vizsgálati időszakban a gazdasági előny összegét az e rendszer keretében a mintában szereplő gyártók által a vizsgálati időszak alatt az akkumulátoros elektromos járművekért kapott kifizetések alapján számította ki.

(676) E program esetében a mintában szereplő exportáló gyártókra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási mérték:

Vállalat neve	Támogatási mérték
BYD csoport	2,18 %
Geely csoport	2,14 %
SAIC csoport	2,28 %

3.7. Az állam által a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében nyújtott áruk és szolgáltatások

3.7.1. *Az állam által a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított földhasználati jogok*

(677) Kínában valamennyi földterület az állam vagy – falvak vagy városok alkotta – társulás tulajdonában áll, de a földterület jog szerinti vagy feltételes használati joga társaságra vagy magánszemélyre átruházható. Minden telek tulajdonosa a városi térségekben az állam, a vidéki térségekben az adott település.

(678) A kínai alkotmány és földtörvény értelmében azonban a vállalatok és magánszemélyek „földhasználati jogot” vásárolhatnak. Ipari földterület esetén a haszonbérlet időtartama általában 50 év, amely további 50 évre meghosszabbítható.

(a) Jogalap/szabályozási keret

(679) Kínában a földhasználati jog biztosítása a Kínai Népköztársaság földügyi igazgatásról szóló törvényének ([214]) hatálya alá tartozik. Ezenkívül a jogalap részét képezik a következő dokumentumok is:

(1) a Kínai Népköztársaság ingatlantörvénye (a Kínai Népköztársaság elnökének 62. sz. rendelete) ([215]);

(2) a Kínai Népköztársaság földügyi igazgatásról szóló törvénye (a Kínai Népköztársaság elnökének 28. sz. rendelete) ([216]);

(3) a Kínai Népköztársaság törvénye a városi ingatlangazdálkodásról (a Kínai Népköztársaság elnökének 29. sz. rendelete) ([217]);

(4) a Kínai Népköztársaság átmeneti szabályai a városi térségekben található állami tulajdonú földterületek használati jogának engedményezéséről és átruházásáról (a Kínai Népköztársaság Államtanácsának 55. sz. rendelete) ([218]);

(5) a Kínai Népköztársaság földügyi igazgatásról szóló törvényének végrehajtási rendelete (a Kínai Népköztársaság Államtanácsának 2014. évi 653. sz. rendelete) ([219]);

(6) Rendelkezés az állami tulajdonú földterületek építési célú használati jogának ajánlattételi felhívás, árverés és árajánlat útján történő engedményezéséről (a CSRC 39. sz. hirdetménye) ([220]); valamint

(7) az Államtanács közleménye a földek ellenőrzésének megerősítésével kapcsolatos lényeges kérdésekről (Guo Fa, 2006. évi 31. sz.) ([221]).

(b) A vizsgálat ténymegállapításai

(680) Az állami tulajdonú földterületek építési célú használati jogának ajánlattételi felhívás, árverés és árajánlat útján történő engedményezéséről szóló rendelkezés 10. cikke értelmében a helyi hatóságok a földterületek árát a háromévente aktualizált városi földértékelési rendszer, valamint a kormányzati iparpolitika szerint szabják meg.

(681) Korábbi vizsgálatai ([222]) során a Bizottság megállapította, hogy a földhasználati jogokért Kínában fizetett árak nem tükrözik a szabadpiaci kereslet és kínálat által meghatározott piaci árat, mert úgy találta, hogy az aukciós eljárás nem egyértelmű, átláthatatlan és nem működik a gyakorlatban, és az árakat a hatóságok önkényesen szabják meg. Az előző preambulumbekezdésben említetteknek megfelelően a hatóságok a városi földértékelési rendszer szerint szabják meg az árakat, és ez a rendszer – egyéb szempontok mellett – arra kötelezi őket, hogy az ipari földterületek árának meghatározásakor az iparpolitikát is figyelembe vegyék.

(682) A mostani vizsgálat ebben a tekintetben nem mutatott ki érdemi változást. A Bizottság például megállapította, hogy a mintában szereplő vállalatcsoportok többsége pontosan a helyi hatóságok által az ajánlattételi eljárás során megajánlott áron szerzett földhasználati jogot.

([214]) Lásd a Kínai Népköztársaság földügyi igazgatásról szóló 1986. június 25-i törvényét annak módosított szövegváltozatában, megtekinthető a következő internetcímen: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560

([215]) Lásd a Kínai Népköztársaság 2007. március 16-i ingatlantörvényét, megtekinthető a következő internetcímen: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm

([216]) Lásd a Kínai Népköztársaság földügyi igazgatásról szóló törvényének 1998. december 27-i végrehajtási rendeletét annak módosított szövegváltozatában, megtekinthető a következő internetcímen: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451

([217]) Lásd: https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html

([218]) Lásd: https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html

([219]) Lásd: https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html

([220]) Lásd: https://law.pkulaw.com/chinalaw/58891db210496a5fbdfb.html?keyword=%E5%9B%BD%E6%9C%89%E5%BB%BA%E8%AE%BE%E7%94%A8%E5%9C%B0%E4%BD%BF%E7%94%A8%E6%9D%83

([221]) Lásd: https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm

([222]) Lásd a melegen síkhengerelt termékekkel kapcsolatos ügy (295)–(299), az abroncsokkal kapcsolatos ügy (488)–(490), az üvegrost szövetekkel kapcsolatos ügy (500)–(502), az optikai szálakból álló kábelekkel kapcsolatos ügy (541)–(543), valamint a továbbfeldolgozásra szánt alumíniumfóliával kapcsolatos ügy (540)–(548) preambulumbekezdését.

(683) A fenti bizonyítékok cáfolják a kínai kormány azon állításait, hogy a földhasználati jogokért Kínában fizetett árak a szabadpiaci kereslet és kínálat által meghatározott piaci árat tükrözik.

(c) Következtetés

(684) E vizsgálat ténymegállapításai azt mutatják, hogy Kínában a földhasználati jog megszerzésével kapcsolatos helyzet nem átlátható, az árakat pedig a hatóságok önkényesen szabták meg.

(685) Ezért a földhasználati jogok kínai kormány által történő biztosítását az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának iii. esete, valamint 3. cikkének 2. pontja értelmében áruk rendelkezésre bocsátásának formájában nyújtott támogatásnak kell tekinteni, amelynek révén a kedvezményezett vállalatok gazdasági előnyben részesülnek. A (676)–(679) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a földterületek értékesítésének nincs működő piaca Kínában, és a külső referenciaérték használata (lásd a (688) preambulumbekezdést) azt bizonyítja, hogy a mintában szereplő exportáló gyártók által a földhasználati jogokért fizetett összeg jóval a szokásos piaci ár alatt van.

(686) Azzal összefüggésben, hogy egyes ágazatokban működő vállalatok kivételes feltételek mellett jutnak földterülethez, a Bizottság megjegyezte, hogy az árak megszabásakor a helyi hatóságoknak a (680) preambulumbekezdésben említettek szerint figyelembe kell venniük a kormányzati iparpolitikát is. Ebben az iparpolitikában az akkumulátoros elektromos járművek ágazata az ösztönzött ágazatok között szerepel. Ezenkívül az Államtanács 40. sz. határozata értelmében az állami hatóságok a földterületek biztosításakor figyelembe veszik az ipari szerkezetátalakítás útmutató katalógusát és az iparpolitikákat. A 40. sz. határozat XVIII. cikke egyértelművé teszi, hogy a „korlátozott” gazdasági ágazatoknak nem juttatható földhasználati jog. Ebből következik, hogy a támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) és c) pontja alapján egyedi, mert a kivételes feltételek melletti földterülethez jutás lehetősége csak egyes gazdasági ágazatokban, ebben az esetben az akkumulátoros elektromos járművek gazdasági ágazatában működő vállalatok számára adott, és a kormányzati gyakorlat ezen a területen nem egyértelmű és nem átlátható.

(d) A támogatási összeg kiszámítása

(687) Korábbi vizsgálataihoz ([223]) hasonlóan és az alaprendelet 6. cikke d) pontjának ii. alpontjával összhangban a Bizottság külső viszonyítási alapként Tajvan, Penghu, Kinmen és Matsu Független Vámterület (a továbbiakban: Kínai Tajpej) földterületárait vette figyelembe ([224]). A Bizottság a támogatásban részesülő fél által szerzett gazdasági előnyt úgy számította ki, hogy figyelembe vette a mintában szereplő egyes exportáló gyártók által a földhasználati jogokért ténylegesen fizetett összeg (azaz a szerződésben megjelölt, ténylegesen kifizetett összeg, illetve adott esetben a szerződésben megjelölt, a helyi kormányzati szervektől kapott visszatérítésekkel/támogatásokkal csökkentett összeg) és azon összeg különbségét, amelyet azoknak a kínai tajpeji viszonyítási alapnak megfelelően fizetniük kellett volna.

(688) A Bizottság a következő indokok miatt tekinti Kínai Tajpejt megfelelő külső viszonyítási alapnak:

— összehasonlítható a gazdasági fejlettség szintje, a GDP és a gazdasági struktúra Kínai Tajpejben, valamint a mintában szereplő exportáló gyártók székhelye szerinti kínai tartományok és városok többségében,

— Kínai Tajpej földrajzilag közel helyezkedik el Kínához,

— Kínai Tajpejre és több kínai tartományra egyaránt jellemző magas szintű ipari infrastruktúra,

— szoros gazdasági kapcsolatok és határokon átnyúló kereskedelem Kínai Tajpej és Kína között,

— Kínai Tajpejre és több kínai tartományra egyaránt jellemző magas népsűrűség,

— Kínai Tajpej viszonyítási alapként történő alkalmazásához figyelembe vett földtípus és ügyletek hasonlósága a kínai földtípusokkal és ügyletekkel, valamint

— Kínai Tajpej és Kína közös demográfiai, nyelvi és kulturális jellemzői.

([223]) Lásd: az abroncsokkal kapcsolatos ügy; az üvegrost szövetekkel kapcsolatos ügy; az optikai szálakból álló kábelekkel kapcsolatos ügy; a továbbfeldolgozásra szánt alumíniumfóliával kapcsolatos ügy.

([224]) A Törvényszék által a T-444/11. sz. Gold East Paper és Gold Huacheng Paper kontra Tanács ügyben jóváhagyott módon; a Törvényszék 2014. szeptember 11-i ítélete (ECLI:EU:T:2014:773).

(689) A korábbi vizsgálatainál ([225]) alkalmazott módszertant követve a Bizottság a számítás során a kínai tajpeji földterületek átlagos négyzetméterárát alkalmazta, és azt a földhasználati jogokra vonatkozó szerződések időpontja után bekövetkezett inflációnak és a GDP alakulásának megfelelően kiigazította. Az ipari földterületekre vonatkozó 2013. évi árak Tajvan Gazdasági Minisztériuma Ipari Hivatalának honlapjáról származnak ([226]). A korábbi évekre vonatkozó árakat az IMF által 2013-ben közzétett inflációs ráták, illetve a kínai tajpeji egy főre jutó, folyó áron számított, USA-dollárban kifejezett GDP alakulása alapján korrigálták.

(690) E támogatás esetében a mintában szereplő exportáló gyártókra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási mérték:

Vállalat neve	Támogatási mérték
BYD csoport	1,20 %
Geely csoport	0,84 %
SAIC csoport	0,67 %

3.7.2. *Akkumulátorok és a gyártásukhoz felhasznált kulcsfontosságú inputok (nevezetesen a lítium(ion)-vas-foszfát) kormányzati biztosítása a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében*

(a) Bevezetés

(691) A bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzésben a Bizottság megállapította, hogy a jelek szerint számos olyan konkrét terv létezik, amelyek révén a kínai kormány vagy a helyi önkormányzatok kifejezetten az akkumulátoros elektromos járművek nyersanyagainak és inputanyagainak, valamint akkumulátoroknak a fejlesztéséhez nyújtanak támogatást. A bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzésben szereplő bizonyítékok szerint a kínai kormány olyan keretet hozott létre, amelyben az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának valamennyi szintje támogatásban részesül, az inputok előállításához szükséges kulcsfontosságú nyersanyagok bányászatától kezdve egészen a midstream inputokig és a végtermékig, az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának gyors és erőteljes fejlesztése érdekében. Ezt megerősítette a Bizottság által végzett elemzés, amely azt mutatja, hogy a kínai kormány az upstream nyersanyag-beszállítókra és az akkumulátorbeszállítókra az akkumulátoros elektromos járművek teljes ágazata fejlesztésére és előmozdítására szolgáló szélesebb keret részeként tekint.

(692) A lítium, a kobalt, a nikkel, a réz, a réz, az alumínium, amelyet alumíniumfólia formájában és a cellák béléséhez alumíniumszalagként is használnak, valamint a grafit a lítium(ion)-vas-foszfát (a továbbiakban: lítium is) és a nikkel-mangán-kobalt-oxid-akkumulátorok fő nyersanyagai. Mindkét akkumulátortípus az úgynevezett „lítiumion-akkumulátorok" csoportjába tartozik. A Bizottság megállapította, hogy a BYD csoport az akkumulátoros elektromos járművek egyetlen vertikálisan integrált és a mintában szereplő exportáló gyártója, amely lítium(ion)-vas-foszfát-akkumulátorokat gyárt akkumulátoros elektromos járművekhez. A Bizottság információkat gyűjtött a BYD csoporttól az akkumulátortelephez szükséges cellák gyártásához felhasznált nyersanyagokról (alumíniumszalag, alumíniumfólia, rézfólia, grafit és lítium(ion)-vas-foszfát). Tekintettel arra, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát fontos szerepet játszik az akkumulátorok gyártási folyamatában (az akkumulátor előállítási költségének mintegy [25–35] %-át teszi ki), a Bizottság az ideiglenes szakaszban a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében nyújtott lítium(ion)-vas-foszfátra összpontosította a vizsgálatát.

(693) A vizsgálat során a Bizottság megállapította különösen, hogy az egyetlen vertikálisan integrált csoport a lítium(ion)-vas-foszfátot vele kapcsolatban álló és független beszállítóktól szerezte be az akkumulátoros elektromos járművek akkumulátorainak gyártásához. A lítium(ion)-vas-foszfát a lítium(ion)-vas-foszfát-akkumulátorokban használt lítiumtípus, amelyet a lítium-karbonát vas-foszfáttal való keverésével állítanak elő. A lítium(ion)-vas-foszfát az akkumulátorcellák fő összetevője, amely összességében az akkumulátortelep költségének [25–35] %-át teszi ki.

(694) A másik két csoport (SAIC és Geely) független és velük kapcsolatban álló beszállítóktól, valamint a Contemporary Amperex Technology Company Limiteddel (a továbbiakban: CATL) közös vállalkozásoktól szerezte be az akkumulátorokat. Az akkumulátortelep az akkumulátoros elektromos járművek fő költségtényezője, amely összességében az előállítási költség [40–50] %-át teszi ki.

([225]) Lásd az üvegrost szövetekre, a szerves bevonatú acéltermékekre, a napelemekre és az optikai szálakból álló kábelekre vonatkozó ügyeket.
([226]) https://lvr.land.moi.gov.tw

(695) Az eljárás e szakaszában a Bizottság ezért az akkumulátoros elektromos járművek gyártásának fő költségtényezőire összpontosított, nevezetesen 1. az akkumulátoros elektromos járművek nem integrált exportáló gyártója tekintetében az akkumulátorok biztosítására, és 2. az akkumulátoros elektromos járművek integrált exportáló gyártója tekintetében az akkumulátorgyártás fő nyersanyaga, a lítium(ion)-vas-foszfát biztosítására.

(b) Az együttműködés hiánya és a rendelkezésre álló tények felhasználása

(696) Amint azt a 3.3.1.1. szakasz kiemeli, a kínai kormány a Bizottság felkérése ellenére nem juttatta el az akkumulátoros elektromos járművek gyártásához használt nyersanyagok és akkumulátorok beszállítói számára összeállított egyedi kérdőívet az ismert kínai beszállítókhoz. Emellett a kínai kormány nem szolgáltatott alapvető információkat az akkumulátoros elektromos járművek inputanyagainak kínai belföldi piacának és gazdasági szereplőinek jellemzőiről.

(697) Mivel nem kapott információt a kínai kormánytól az alkalmazott jogszabályi keretre, a belföldi piac struktúrájára, az árképzési mechanizmusokra és az árakra, valamint a vállalatok részesedési viszonyaira vonatkozóan, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a vizsgálat szempontjából alapvető fontosságú információkat nem kapott meg.

(698) Miután a kínai kormány nem nyújtott be információkat az akkumulátoros elektromos járművek gyártásához használt nyersanyagok és akkumulátorok beszállítóinak számáról és tulajdonosi szerkezetéről, a Bizottságnak az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdése értelmében a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia. E tekintetben a Bizottság elemezte az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek (köztük az akkumulátoros elektromos járművek) kínai akkumulátorágazatára vonatkozó egyedi terveket, valamint a vertikálisan integrált exportáló gyártó nyersanyag-beszállítóinak és a mintában szereplő két nem vertikálisan integrált exportáló gyártóval kapcsolatban álló akkumulátorbeszállítók helyzetét. Amennyiben az ügy irataiból nem álltak rendelkezésre információk, a Bizottságnak az aktában rendelkezésre álló tényekből és információkból kellett levonnia a következtetéseit.

(699) Amint arra a 3.3.2. szakasz rámutat, a SAIC csoport kérés ellenére sem szolgáltatott információkat az előállítási költségekről, az anyagjegyzékekről, a termékleírásokról, többek között a beszállítóktól beszerzett nyersanyag kémiai összetételéről, valamint a beszállítók vásárlási ügyletenkénti listájáról. Ezzel összefüggésben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az elfogadhatóan pontos megállapításokhoz szükséges alapvető információk hiányoznak, és az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdésével összhangban a rendelkezésre álló tényekre kell támaszkodnia.

(700) Következésképpen az akkumulátoros elektromos járművek nem integrált exportáló gyártóit illetően a Bizottság csak a Geely csoporttól gyűjtött információkra támaszkodhatott. Tekintettel arra, hogy az akkumulátoros elektromos járművek mindkét nem integrált exportáló gyártója hasonló akkumulátorbeszállítóktól szerzi be akkumulátorait, és hogy a Bizottság az elemek Geely csoport részére történő rendelkezésre bocsátására vonatkozó megállapításait a beszállítói által közvetlenül szolgáltatott adatokra alapozhatta, a Bizottság úgy véli, hogy a Geely csoportra vonatkozó információk észszerű helyettesítik a SAIC csoportra vonatkozó ténymegállapítások meghozatalához szükséges információkat. A Bizottság azonban továbbra is támaszkodott a SAIC csoporttól gyűjtött, ellenőrizhető információkra; nevezetesen a SAIC csoport akkumulátorbeszállítóinak kilétére.

3.7.2.1. A megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított akkumulátorok

(701) A kiegyenlíthető támogatás meglétének megállapításához az alaprendelet 3. és 4. cikke értelmében három elemnek kell fennállnia: 1. pénzügyi hozzájárulás, 2. gazdasági előny, valamint 3. egyedi jelleg.

3.7.2.1.1. *Pénzügyi hozzájárulás*

(a) Közjogi szervként eljáró akkumulátorbeszállítók

(702) A Bizottság először azt elemezte, hogy megállapítható-e, hogy az akkumulátorbeszállítók közjogi szervnek minősülnek, és ezáltal az akkumulátorok a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében történő rendelkezésre bocsátása az alaprendelet 3. cikke 1. pontjának a) alpontja értelmében a kínai kormánynak tudható-e be. Amint azt a 3.5.1.1. szakasz (409)–(418) preambulumbekezdése részletesen kifejti, a közjogi szerv meglétére vonatkozó jogi normát a WTO ott részletezett ítélkezési gyakorlatával összhangban kell értelmezni. A (409)–(418) preambulumbekezdésben említett vonatkozó ítélkezési gyakorlat alapján meg kell vizsgálni, hogy az inputok beszállításával foglalkozó kínai inputgyártók „közjogi szervek”-e (azaz olyan szervezetek, amelyek kormányzati

feladatokat látnak el, gyakorolnak vagy amelyeket ilyen hatáskörrel ruháztak fel), tekintettel i. a vizsgált szervezetek működési helye szerinti országban uralkodó jogi és gazdasági környezetre, ii. a szóban forgó szervezetek és a kormány közötti kapcsolatra, valamint iii. az érintett szervezetek alapvető jellemzőire és funkcióira.

(703) Továbbá, amint arra a (416) preambulumbekezdés rámutat, a Fellebbezési Testület hangsúlyozta a szóban forgó kormány együttműködése hiányának jelentőségét annak megállapítása szempontjából, hogy egyes jogalanyok közjogi szervek ([227]). Abban az összefüggésben, amikor a vizsgálatot végző hatóságnak meg kell vizsgálnia a kormány és egyes kormányzati feladatokat ellátó szervek közötti kapcsolat elemeit, a kormány birtokában van a közjogi szervekről való határozathozatalhoz szükséges kulcsfontosságú információknak. Ha a kormány visszatartja ezeket az információkat, a vizsgálatot végző hatóság következtetéseket vonhat le az együttműködés hiányából többek között akkor, ha a kért információk alátámasztanák például az említett szervezetekben meglévő kulcsfontosságú állami jelenlétet, ami arra utal, hogy az állam érdemi ellenőrzést gyakorol e szervezetek felett. Ezáltal az állami tulajdonlásra, a közvetlen állami irányításra, valamint az állam és a kormány bizonyos szakpolitikai célok elérését szolgáló piaci beavatkozására kifejezetten utaló jelekre vonatkozó bizonyítékokból kiderülhet (olyan helyzetben is, amikor az adott kormány nem működik együtt), hogy az inputgyártók kormányzati hatáskörrel rendelkeznek és kormányzati feladatokat látnak el.

(704) Végül pedig ahhoz, hogy a szóban forgó beszállítók közjogi szerveknek minősüljenek, nem kell, hogy azok feltétlenül a kínai kormány ellenőrzése alatt álljanak a downstream gyártóknak történt minden input-értékesítés során. A központi kérdés az, hogy maguk a jogalanyok rendelkeznek-e azokkal az alapvető jellemzőkkel és funkciókkal, amelyek alapján közjogi szervnek minősülnének.

(1) *A Kínában uralkodó jogi és gazdasági környezet*

(705) Amint azt a (197)–(203) preambulumbekezdés részletesen kifejti, a kínai jogi és gazdasági környezetet, amelyben az akkumulátoros elektromos járművek inputbeszállítói működnek, a kormány erős jelenléte és kiterjedt ellenőrzése jellemzi, ahol az állam döntő befolyást gyakorol az erőforrások elosztására és áraira. Ezért a kínai kormány által az akkumulátoros elektromos járművek inputjainak a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében történő biztosítása érdekében létrehozott jogi és gazdasági környezet elemzésével összefüggésben már a kezdetektől érdemes szem előtt tartani, hogy a kínai kormány és a KKP beavatkozásának mértékét a kínai gazdaságba (lásd különösen a (201) preambulumbekezdést).

(706) A szocialista piacgazdasági doktrínával összhangban a kínai kormány az ország gazdasági struktúrájának alakítására vonatkozó állítást fogalmaz meg, nem utolsósorban az Alkotmány 11. cikkére tekintettel, amely szerint a kormány kifejezetten felügyeletet és ellenőrzést gyakorol a gazdaság nem állami szektorai felett is (lásd különösen a (199) preambulumbekezdést), amely ennélfogva kiterjed az akkumulátoros elektromos járművek magántulajdonú inputbeszállítóira is. Ezen alkotmányos berendezkedés, valamint a meglévő intézményi és szervezeti struktúrák alapján a kínai kormány abban a helyzetben van, hogy megvalósítsa szakpolitikai célkitűzéseit, különösen a kidolgozott tervezési rendszer (lásd még a (203) preambulumbekezdést), valamint az ösztönzött ágazatok kulcsfontosságú szereplőinek szóló egyedi intézkedések elfogadása révén, beleértve a támogatást is.

(707) Amint azt az alábbiakban részletezzük, összefüggés áll fenn az akkumulátorok a gyártásukhoz szükséges upstream inputok fejlesztése között, mivel mind az upstream, mind a midstream inputok fejlesztése az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlődését szolgálja. A kínai kormány nemcsak az akkumulátoros elektromos járművek ágazata és az azt körülvevő ágazatok fejlesztésére irányuló politikákat és intézkedéseket terjesztett elő, hanem mindenre kiterjedő keretet hozott létre. Ez a keret megmutatja, hogy a kínai kormány milyen módon avatkozik be a piacon annak érdekében, hogy az inputbeszállítók szabadpiaci szereplők helyett olyan szervezetek legyenek, amelyek a kijelölt kormányzati feladatokat – ez esetben az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának fejlesztését – látják el. Erre tekintettel ez a szakasz elemezni fogja mind az upstream anyagokra (az akkumulátorgyártásban felhasznált kulcsfontosságú inputokra) vonatkozó szakpolitikai célkitűzéseket, mind a midstream inputokat, például az akkumulátorokat, valamint a kínai kormány által e célkitűzések érdekében hozott egyedi intézkedéseket.

([227]) A Fellebbezési Testület jelentése (*Egyesült Államok – Egyes Kínából származó termékekre kivetett dömpingellenes és kiegyenlítő vámok*), WT/DS379/AB/R, 349. pont.

(2) *A kínai kormánynak az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlesztésére irányuló szakpolitikai célkitűzései*

(708) A 3.1. szakasz részletesen ismerteti a releváns hátteret és összefüggéseket, és elmagyarázza, hogy a kínai kormány milyen jelentőséget tulajdonít az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlődésének, többek között az azt körülvevő iparágak fejlesztése révén, amelyek alapvető fontosságúak az akkumulátoros elektromos járművek gyártói sikere szempontjából. Az akkumulátoros elektromos járművek ágazata többek között inputellátás révén történő ösztönzésére irányuló átfogó szakpolitikai célkitűzést számos rendelet és más szakpolitikai dokumentum és terv mutatja, amelyeket különböző kormányzati szervek bocsátottak ki ezen ágazatok minden egyes aspektusának az akkumulátorokkal és/vagy inputjaikkal kapcsolatos felügyeletére vonatkozóan.

(709) Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek akkumulátorágazata fejlesztésének előmozdításáról szóló 2017. évi cselekvési terv (a továbbiakban: *az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv* ([228]), ismertetését lásd többek között a (230)–(232) preambulumbekezdésben) megmutatja, hogy a kormány szakpolitikai iránymutatása miként fedi le az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek teljes értékláncát.

(710) Ezt a tervet „*»az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatára vonatkozó fejlesztési terv (2012–2020) kibocsátásáról szóló államtanácsi közlemény« ([2012. évi] 22. sz. iránymutatás) és az Államtanács Főhivatalának az alternatív energiaforrásokkal működő gépjármű előmozdításának és alkalmazásának felgyorsításáról szóló iránymutatásának (Guobanfa, 2014. évi 35. sz.) végrehajtása, valamint az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának egészséges és fenntartható fejlődése előmozdítása*” érdekében fogadták el ([229]). Ezen túlmenően az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv előirányozza az akkumulátorágazat fejlesztését az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek – az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát is magában foglaló – ágazatának fejlesztése érdekében irányozza elő (*„a hajtóakkumulátorok az elektromos járművek lényegi elemei, amelyek kulcsfontosságúak az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának fejlődéséhez*”). Az akkumulátorterv és az akkumulátoros elektromos járművek gyártását támogató fő tervek közötti kapcsolatok azt mutatják, hogy a kínai kormány az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlődéséhez alapvető fontosságú ágazatként ösztönözte az akkumulátorágazat fejlesztését. Megmutatja különösen azt, hogy az akkumulátorágazat fejlődése az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlesztésének célját szolgálja azáltal, hogy az olcsóbb akkumulátorok szállítása érdekében csökkenti a költségeket. Végül pedig megmutatja, hogy a kínai kormány előnyben részesíti a belföldi akkumulátorgyártókat azzal a céllal, hogy megerősítse őket és ösztönözze a külföldi piacra jutásukat.

(711) Az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv mellett a legrelevánsabb szabályok és rendeletek jogalapja a következő:

— tizenharmadik ötéves terv a stratégiai és feltörekvő iparágak fejlesztéséről ([230]),

— tizennegyedik ötéves terv a nyersanyagipar fejlesztéséről ([231]),

— a nyugati régió ösztönzött ágazatainak katalógusa (40. sz. rendelet [2021], a továbbiakban: *az ösztönzött ágazatok katalógusa*) ([232]),

— az ipari szerkezetátalakítás útmutató katalógusa (49. sz. rendelet [2019]) (a továbbiakban: *az ipari katalógus*) ([233]),

— az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek fejlesztési terve (2012–2020) (az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre vonatkozó, 2012 és 2020 közötti időszakra szóló terv) ([234]),

— a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság *irányadó véleménye* a stratégiai fontosságú feltörekvő iparágakba történő beruházások bővítéséről, valamint az új növekedési pontok és növekedési pólusok fejlesztéséről (2020. évi 1409. sz.) ([235]),

([228]) Lásd: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.

([229]) Lásd: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1

([230]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. Angol fordításban megtekinthető a következő internetcímen: https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/

([231]) A terv teljes szövege megtekinthető a következő internetcímen: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html

([232]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html

([233]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm

([234]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm

([235]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Angol fordításban megtekinthető a következő internetcímen: https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/

— az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium és a Piacszabályozásért Felelős Államigazgatási Hivatal közleménye a lítiumion-akkumulátorok ipari láncának és ellátási láncának összehangolt és stabil fejlődéséről (a továbbiakban: *az akkumulátorágazatról szóló közlemény*) ([236]),

— az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazati fejlesztési terve (2021–2035) (*az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre vonatkozó, 2021–2035 közötti időszakra szóló terv*) ([237]),

— Made in China 2025 („*MIC 2025*”) ([238]),

— az ásványkincsekről szóló törvény ([239]),

— a lítiumion-akkumulátorok ágazatának szabványosított feltételei – 2021. évi változat (a továbbiakban: *a szabványosított feltételek*) ([240]).

(712) A fent említett tervek utasításait a megfelelő tartományi, regionális, önkormányzati és helyi tervek tükrözik és hajtják végre. Többek között a következők tartoznak ide:

— cselekvési terv az új akkumulátorok és nyersanyagok ágazatának magas színvonalú fejlesztésének előmozdítására Guizhou tartományban 2022-ben (a továbbiakban: *Guizhou cselekvési terv*) ([241]),

— Fujian tartomány: „*Irányadó vélemények a lítiumakkumulátorokkal, alternatív energiaforrásokkal és új anyagokkal foglalkozó ágazatok magas színvonalú fejlesztésének felgyorsításáról*” (a továbbiakban: *Fujian tartományi irányadó vélemények*) ([242]),

— Ningde város egyedi terve a feldolgozóipar magas színvonalú fejlesztésére a tizennegyedik ötéves terv során (a továbbiakban: *Ningde feldolgozóipari terve*) ([243]),

— Shandong Zhaozuang önkormányzatának 2021–2025-ös fejlesztési terve a lítiumakkumulátor-ipar fejlesztéséről (a továbbiakban: *Shandong fejlesztési terve*) ([244]),

— Shenzhen tartomány: „*Vélemények az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek láncának magas színvonalú fejlesztéséhez nyújtott támogatásról*” (a továbbiakban: *shenzheni terv*) ([245]),

— Suining (Szecsuan) tizennegyedik ötéves terve a lítiumakkumulátorok fejlesztésére (*Suining terve*) ([246]),

— Yichun ásványkincsekre vonatkozó terve (2021–2025) ([247]),

— közlemény az új lítiumakkumulátorok ágazatának javítását és megerősítését célzó számos szakpolitikai intézkedésről tartományunkban (21. sz. közlemény [2022]) (a továbbiakban: *a lítiumion-akkumulátorra vonatkozó intézkedések*) ([248]);

([236]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm

([237]) A kínai szövegváltozat megtekinthető a következő internetcímen: http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm és https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, angol nyelvű áttekintését lásd: https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf

([238]) Lásd: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; angol fordításban megtekinthető a következő internetcímen: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf

([239]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Angol nyelvű változat az Országos Népi Gyűlés honlapján érhető el: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm

([240]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. Lásd különösen az 1. mellékletet.

([241]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://gzvcpe.org/index.php?id=483

([242]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022

([243]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf

([244]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf

([245]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf

([246]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html

([247]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5%AE%9C%E6%98%A5%E5%B8%82%E7%9F%BF%E4%BA%A7%E8%B5%84%E6%BA%90%E6%80%BB%E4%BD%93%E8%A7%84%E5%88%92%EF%BC%882021-2025%E5%B9%B4%EF%BC%89-20221215142744694.pdf

([248]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml

— Yichun önkormányzatának „*Vélemények a lítium ásványkincsekkel való gazdálkodás megerősítéséről*” c. dokumentuma ([249]).

(713) Az említett tervek mindegyike kapcsolódik a 3.1. szakaszban említett, az akkumulátoros elektromos járművekre vonatkozó általánosabb tervekhez. A kínai kormány különösen olyan támogatási keretet épített ki, amely az akkumulátoros elektromos járművek ágazati láncának valamennyi szintjére kiterjed, a bányászattól és az inputok előállításához szükséges nyersanyagok rendelkezésre bocsátásától az olyan inputokig, mint az akkumulátorok, az e-motorok stb., egészen a végtermékig.

(714) Az ásványkincsekről szóló törvény ([250]) az ásványkincsek kitermelését és a bányászati jogok nyilvántartását szabályozó nemzeti törvény. A törvényt eredetileg az Országos Népi Gyűlés Állandó Bizottsága 1986. március 19-én hirdette ki, majd 1996-ban és 2009-ben módosították. 3. cikke kimondja, hogy „*az ásványkincsek az állam tulajdonát képezik*”, a 4. cikk pedig kifejti, hogy „*az ásványkincsek bányászatát elsősorban az állami tulajdonban lévő bányászati vállalatok végzik. Az állam garantálja az állami tulajdonú bányavállalatok konszolidációját és bővítését*”. Az *ásványkincsekről szóló törvény végrehajtási szabályai* ([251]) (a továbbiakban: *végrehajtási szabályok*) megerősítik az ásványkincsek feletti állami tulajdont, részletezve, hogy mi tartozik a törvény ([252]) hatálya alá, a 3. cikk pedig rögzíti, hogy „*a felszíni és felszín alatti ásványkincsek állami tulajdona nem változtatható meg […]. Az ásványkincsek feletti tulajdonjogot az állam képviseletében az Államtanács gyakorolja. Az Államtanács felhatalmazza geológiával és ásványokkal foglalkozó szervezeti egységét, hogy az egész országban egységesen ellenőrizze az ásványkincsek elosztását*”. A végrehajtási szabályok 24. cikke kimondja, hogy „*az ásványkincsek országos elosztása, fejlesztése és hasznosítása során figyelembe kell venni a központi kormányzat és a helyi önkormányzatok jelenlegi és hosszú távú érdekeit, és egységes tervezést, hatékony védelmet, észszerű kiaknázást és átfogó hasznosítást kell végrehajtani*”. Más szóval a kínai kormány biztosítja, hogy az állami tulajdonú vállalatok teljesítsék a kínai kormány által meghatározott szakpolitikai célkitűzéseket, és ezáltal az említett jogi korlátok között járjanak el. A 25. cikk meghatározza, hogy az Államtanács és az illetékes szervezeti egységek elkészítik az ásványkincsekre vonatkozó nemzeti tervet, amely „*egységes megállapodást hoz létre a nemzeti ásványkincsek elosztásáról, és észszerűen meghatározza az ásványkincsek figyelembevételének, jóváhagyásának és kitermelésének korlátait a központi kormány és a közvetlenül a központi kormány alá tartozó tartományok, autonóm régiók és települések népi kormányzatai között*”. A kormány tehát teljes mértékben ellenőrzést gyakorol az erőforrások elosztása felett, meghatározhatja, hogy kik lesznek a bányászati jogok jogosultjai, továbbá a bányászati tevékenység korlátait az „*egységes tervezés, az észszerű földrajzi eloszlás, a többcélú feltárás, az észszerű bányászat és a többcélú hasznosítás*” elve alapján (7. cikk). E kötelező erejű szabályok eredményeként az érintett állami tulajdonú vállalatok kormányzati feladatokat látnak el.

(715) 2021 decemberében az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium, a Tudományos és Technológiai Minisztérium, valamint a Természeti Erőforrások Minisztériuma közzétette a nyersanyagokra vonatkozó tizennegyedik ötéves tervet ([253]). A terv több ipari ágazatra is kiterjed, és támogatja a lítium-, nikkel- és kobaltvállalkozások, valamint ipari klaszterek létrehozását, valamint „*az ásványi erőforrások tartalékrendszerének kiépítését, amelyben az állam és a vállalkozások közösen vesznek részt, és egyesítik a terméktartalékokat az erőforrások területi tartalékaival. Feladat az érckereskedelmi rendszer javítása, valamint nyílt, átlátható, tisztességes és észszerű árképzési mechanizmus kialakítása*” ([254]).

(716) Míg az ásványkincsekről szóló törvény és a nyersanyagokra vonatkozó tizennegyedik ötéves terv nemzeti szinten alkalmazandó, és az ásványkincsek az állam tulajdonát képezik, az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazati fejlesztési terve (2021–2035) a teljes ellátási láncon belüli támogatásra utal, különösen az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának ösztönzése érdekében, amely egyaránt magában foglalja az akkumulátoros elektromos járműveket és a hibrideket. A terv előírja, hogy „*a hajtóakkumulátorok teljes értékláncának fejlesztését* [és] *arra ösztönzi a vállalkozásokat, hogy javítsák képességüket az olyan kulcsfontosságú erőforrások biztosítására, mint a lítium, a nikkel, a kobalt és a platina*” ([255]).

([249]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml

([250]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Angol nyelvű változat az Országos Népi Gyűlés honlapján érhető el: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm

([251]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. Az angol nyelvű fordítás elérhető a FAO honlapján: https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf

([252]) Például: lítium, réz, bauxit, nikkel, grafit, foszfor, ásványi só stb.

([253]) A terv teljes szövege megtekinthető a következő internetcímen: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html

([254]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm

([255]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm

(717) A stratégiai és feltörekvő iparágak fejlesztésére vonatkozó tizenharmadik ötéves terv a következő célkitűzéseket határozta meg: „*Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek és más ágazatok* […] *fejlesztési igényeinek megfelelően* [Kína] *bővíti a nagy szilárdságú könnyű ötvözetek, a nagy teljesítményű szálak, a különleges ötvözetek, a fejlett szervetlen nemfém anyagok, a kiváló minőségű különleges acél, az új kijelzőanyagok, a hajtóakkumulátorok anyagai* [előállítását], […] *növeli az új anyagok hozzáadott értékét, új anyagmárkákat épít, és fokozza a nemzetközi versenyképességet*." A tervben előirányozott 21. kulcsfeladat „*az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek széles körű alkalmazásának megvalósítása és az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek teljesítményjavítási projektjei végrehajtásának megszervezése*", amely ugyancsak azt erősíti meg, hogy az akkumulátorágazat fejlesztése alapvető fontosságú az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek, köztük az akkumulátoros elektromos járművek fejlesztésének végső célja szempontjából.

(718) A Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság (NDRC) által kiadott és 2020. január 1-je óta hatályos, az ipari szerkezetátalakításra vonatkozó útmutató katalógus (49. sz. rendelet [2019]) ([256]) az ágazatokat három kategóriába – „*ösztönzött*", „*korlátozott*" és „*elavult*" – sorolja, ami igazolja, hogy a kormány miként ösztönzi és támogatja kifejezetten bizonyos iparágak és technológiák fejlesztését, miközben visszafog, korlátoz, sőt tilt másokat. Ösztönzött ágazatként szerepel az akkumulátoros elektromos járművek ellátási láncának valamennyi fő eleme, például a pozitívelektróda-anyagok (köztük a lítium(ion)-vas-foszfát), a lítiumion-akkumulátorok, az elektrolitok, a lítiumfeltárási projektek ([257]), az alternatívenergia-iparban használandó nagy teljesítményű rézfólia-alapanyagok, grafit, alumínium és acél. Ez azt is megerősíti, hogy a kormány az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát nem tekinti önálló ágazatnak, hanem egy mindenre kiterjedő keret létrehozását irányozza elő ezen ágazat fejlesztése, valamint olyan kedvező piaci feltételek megteremtése érdekében, amelyek lehetővé teszik az akkumulátoros elektromos járművek gyártói számára, hogy versenyelőnyre tegyenek szert a külföldi szereplőkkel szemben. Az ipari szerkezetátalakítás 2019. évi útmutató katalógusát a 2024. évi kiadás váltotta fel, amely 2024. február 1-jén lépett hatályba ([258]). A legutóbbi katalógust az jellemzi, hogy az „*ösztönzött ágazatok*" kategóriájába tartozó új csúcstechnológiai és zöld technológiai ágazatokra, például az intelligens gyártásra, a gépautomatizálásra, a zöld hidrogén szén-dioxid-leválasztására, -hasznosítására és -tárolására, valamint a következő generációs napelemekre helyezik a hangsúlyt.

(719) Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre vonatkozó, 2021 és 2035 közötti időszakra szóló terv megerősíti a teljes ellátási láncra kiterjedő szakpolitikai iránymutatást, amely a kulcsfontosságú nyersanyagoktól, például a lítiumtól, a nikkeltől és a kobalttól a folyamat- és termelési hatékonyság javításáig terjed, „*az akkumulátortechnológiával kapcsolatos, áttörést jelentő intézkedések végrehajtása érdekében*" további feladatként jelenik meg *az olyan kulcsfontosságú alaptechnológiákkal kapcsolatos kutatás, mint a pozitív- és negatívelektróda-anyagok, az elektrolitok, a szeparátorok és a membránelektródák, valamint a nagy teljesítményű, könnyű, fokozottan biztonságos, alacsony költségű és hosszú élettartamú akkumulátorok hiányosságaira irányuló műszaki kutatás megerősítése*" ([259]). Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek akkumulátoraival a IV. fejezet „*A kulcsfontosságú rendszerek innovatív alkalmazásának előmozdítása*" című 2. szakasza is foglalkozik, amely az akkumulátorok teljes értékláncának fejlesztésére törekszik. Ez magában foglalja különösen a vállalatok arra való ösztönzését, hogy biztosítsák az olyan kulcsfontosságú erőforrásokhoz való hozzáférést, mint a lítium, a nikkel, a kobalt és a platina. Az akkumulátorágazatra vonatkozó fő kormányzati tervek az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre vonatkozó, 2021 és 2035 közötti időszakra szóló terv és az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv, amelyek adómentességeket, ösztönzőket és kormányzati beruházási támogatást is biztosítanak.

(720) Az ágazat átfogó kormányzati támogatásának további példája a Made in China 2025. A 2015-ben meghirdetett nemzeti stratégia tíz fő ágazatra összpontosít, amelyek kiemelt támogatásban és figyelemben részesülnek a 2025-ig tartó időszak folyamán. A támogatás – egyéb kiváltságok mellett – állami tulajdonú bankok által nem kereskedelmi alapon nyújtott hitelekből, valamint bizonyos előírások és rendelkezések tekintetében biztosított mentességekből áll. A kínai akkumulátorágazat az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazata jelentős részeként a támogatandó ágazatok közé tartozik: *Energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek: Az elektromos járművek és üzemanyagcellás járművek fejlesztésének további támogatása […], valamint az olyan alapvető technológiák műszaki és ipari fejlesztése, mint az akkumulátorok, a meghajtómotorok, a nagy hatásfokú belső égésű motorok, a fejlett sebességváltók, a könnyű anyagok és az intelligens vezérlési képességek, annak érdekében,* ***hogy a kulcsfontosságú alkatrészektől a teljes járművekig egy teljes ipari és innovációs rendszer jöjjön létre*** *[utólagos kiemelés], valamint az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek független márkáinak előmozdítása a nemzetközi fejlettségi szinthez igazodóan* ([260]).

([256]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm

([257]) A 11. szakasz (Petrolkémiai ipar) 2. pontja szerint: „*A szűkös ásványkincsek, például a kén, a kálium, a bór, a lítium és a bróm feltárása, fejlesztése és átfogó hasznosítása; a foszfátércagy átfogó hasznosítására szolgáló technológia fejlesztése és alkalmazása; alacsony és közepes minőségű foszforit és fluoritérc kiválasztása és hasznosítása; valamint a foszforithoz és a fluoritérchez kapcsolódó erőforrások átfogó felhasználása*".

([258]) Lásd: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html

([259]) Lásd: 237 lábjegyzet.

([260]) Lásd a Made in China 2025-ről szóló államtanácsi közlemény III.6.6. pontját, amely a következő internetcímen érhető el: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm

(721) *A Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság irányadó véleménye a stratégiai fontosságú feltörekvő iparágakba történő beruházások bővítéséről, valamint az új növekedési pontok és növekedési pólusok fejlesztéséről* (2020. évi 1409. sz.) ([261]) szerint az olyan kulcsfontosságú ipari területeken, mint az új anyagok ([262]) és az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazata, a kormánynak ipari klasztereket kell létrehoznia, és *„elő kell mozdítania új regionális növekedési pólusok létrehozását”*, optimalizálnia kell az üzleti környezetet, és növelnie kell a pénzügyi és beruházási támogatást. Az irányadó vélemények *„a költségvetési források, földterületek, pénzügyi források, tudományos és technológiai eszközök, tehetségek, szellemi tulajdon stb. felhasználása”* révén is támogatják a nemzeti szintű stratégiai feltörekvő iparágakat ([263]). Az irányadó vélemények IV. szakasza világosabb utasításokat ad a finanszírozással és a beruházástámogatással kapcsolatban, például: az állami forrásokhoz, kockázati tőkéhez és a kormány által finanszírozott ágazati befektetési alapokhoz való hozzáférés. Az irányadó vélemények arra ösztönzik a pénzügyi intézményeket, hogy növeljék a termelési láncban részt vevő alapvető vállalkozások támogatását, és optimalizálják a termelési lánc upstream és downstream vállalkozásai számára nyújtott pénzügyi szolgáltatásokat, továbbá arra ösztönzik a bankokat, hogy hozzanak létre pénzügyi szolgáltató központokat vagy üzleti egységeket a kialakulóban lévő ágazatok, köztük az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazata számára. Az irányadó vélemények kifejezetten támogatják a kormányzat, a bankok és a vállalkozások közötti együttműködést, és támogatják a kialakulóban lévő stratégiai ágazatokhoz – köztük az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatához – tartozó vállalkozások fokozott kötvénykibocsátását. Pénzügyi szinten a kijelölt felelős hatóságok a Kínai Központi Bank, a Kínai Banki és Biztosítási Szabályozó Bizottság (CBIRC), a Kínai Értékpapír-szabályozó Bizottság (CSRC), valamint a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság (NDRC) ([264]).

(722) Továbbá az akkumulátorgyártók és az akkumulátorgyártásban felhasznált nyersanyagok beszállítói egyaránt szerepelnek az ösztönzött ágazatok katalógusában, és 15 %-os kedvezményes adómértékre jogosultak.

(723) Míg a központi szintű tervekben és szakpolitikai dokumentumokban meghatározott célkitűzések és intézkedések iránymutatást nyújtanak az akkumulátorok és az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatához kapcsolódó upstream inputok fejlesztésére vonatkozóan az akkumulátoros elektromos járművek ágazata egészének javára, a tartományi és helyi tervek szintén a területük sajátosságaira és az ott letelepedett vállalatokra irányulnak. Különösen részletes célokat és célokat határoznak meg arra vonatkozóan, hogy hogyan építhető ki a helyi termelés és hogyan ellenőrizhetők a belföldi ipar ellátási láncai, amelyek az ágazat fejlődésének minden aspektusára kiterjednek, és egyértelmű utasításokat adnak az ellátási lánc mentén működő vállalatoknak kínált ösztönzők típusára vonatkozóan.

(724) Számos helyi ásványierőforrás-terv létezik, amelyek iránymutatásként szolgálnak a tartományok és városok számára az ásványkincsek feltárásához és kitermeléséhez, és az ásványkincsek feltárására és fejlesztésére vonatkozóan 2025-ig szóló célértéket rögzítenek. Ennek egy példája Yichun ásványkincsekre vonatkozó terve (2021–2025) ([265]). Yichun ásványierőforrás-gazdálkodási tervének kinyilvánított célja egy nemzetközi befolyással rendelkező lítiumakkumulátor-ipari bázis kiépítése ([266]). Ez a terv részletes áttekintést nyújt a körülötte újonnan tervezett bányákról és iparágakról is. Például a Yichun Yashan tantál-, nióbium- és líciumbányászati fejlesztési övezetét azzal a céllal alakítják ki, hogy támogassa a Yichun lítiumakkumulátor- és alternatívenergia-ipari klaszterének 100 milliárd EUR-s fejlesztését ([267]).

(725) Suining terve rögzíti a fejlesztési célokat: *„2025-re* [az éves termelés] *a pozitívelektróda-anyagok esetében meghaladja a 800 000 tonnát, a pozitívelektróda-prekurzor esetében pedig az 500 000 tonnát”*, az éves termelési célokat: *„gyorsítani kell […] a lítiumion-akkumulátorok éves gyártási kapacitását (amelynek 100 Gwh-t kell elérnie), amelyből a hajtóakkumulátorok gyártási kapacitása eléri a 60 GWh-t. […] Elő kell mozdítani a városban egy olyan »öt az egyben« lítiumakkumulátor- és*

([261]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Angol fordításban megtekinthető a következő internetcímen: https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/

([262]) II.4. szakasz: *„A ritkaföldfémek, vanádium-titán, volfrám-molibdén, lítium, rubídium-cézium, grafit és egyéb különleges erőforrások technikai szintjének javítása a bányászat, az olvasztás és a mélyfeldolgozás összekapcsolásában.”*

([263]) A stratégiai feltörekvő iparágakba történő beruházások bővítéséről szóló irányadó vélemények III. szakaszának (9) bekezdése.

([264]) A stratégiai feltörekvő iparágakba történő beruházások bővítéséről szóló irányadó vélemények IV. szakaszának (15) bekezdése.

([265]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5%AE%9C%E6%98%A5%E5%B8%82%E7%9F%BF%E4%BA%A7%E8%B5%84%E6%BA%90%E6%80%BB%E4%BD%93%E8%A7%84%E5%88%92%EF%BC%882021-2025%E5%B9%B4%EF%BC%89-20221215142744694.pdf

([266]) Lásd Yichun ásványkincsekre vonatkozó tervét (4.fejezet, 1. szakasz).

([267]) Lásd Yichun ásványkincsekre vonatkozó tervét (6. oszlop).

energetikai komplexum megépítését, amely átfogja a feltöltés, a tárolás, az előkészítés, a csere és az értékesítés területeit; törekedni kell annak biztosítására, hogy a város lítiumakkumulátor-ágazatának működési bevétele meghaladja a 100 milliárd jüant", valamint nyereségcélokat: „*2025-ig törekedni fogunk három, 10 milliárd jüant meghaladó működési bevételű vállalkozás és 15, 1 milliárd jüant meghaladó működési bevételű vállalkozás létrehozására, és nagy-, közép-, kis- és mikrovállalkozásokból álló, többszintű fejlesztési klasztert hozunk létre*"; míg Shandong fejlesztési terve az értékesítési célokkal kapcsolatban ad utasításokat: „*2021 és 2025 között 5–10, vagy még több vezető lítiumakkumulátor-gyártó vállalkozást hozunk létre, amelyek általános és könnyű hajtóakkumulátorokat, valamint energiatároló akkumulátorokat állítanak elő, emellett kisegítő vállalkozásokból álló, 500 millió és 1 milliárd jüan közötti értékesítési árbevétellel rendelkező csoportot létrehozását is elősegítjük, a lítiumakkumulátorok ipari láncában 50–100 upstream és downstream vállalatból álló ipari klasztert hozunk létre*".

(726) Jiangxi jelentős lítiumtermelő központ, itt található Yichun, „*Ázsia lítiumfővárosa*" is ([268]). Gazdag lítiumtartalékai miatt a tartomány különös figyelmet fordít az új energetikai anyagok és lítiumakkumulátorok ágazatára. 2022 októberében a tartomány közzétette *az új lítiumakkumulátorok ágazatának javítását és megerősítését célzó számos szakpolitikai intézkedésről szóló közleményt* (21. sz. közlemény [2022]) ([269]) (a továbbiakban: *intézkedések*). A támogatás az ellátási lánc minden szintjén megmutatkozik, kezdve az ásványianyag-ellátástól a lítiumakkumulátor-ágazat létrehozásáig. Az intézkedések például orientációs alapok létrehozását irányozzák elő a lítiumforrások feltárásához, fejlesztéséhez és az azokba való beruházáshoz ([270]). Jiangxiban az akkumulátorágazatot különböző típusú kompenzációk, jutalmak ([271]) és támogatás támogatja a földhasználat, a villamosenergia-felhasználás ([272]), a gázfelhasználás ([273]) stb. tekintetében, beleértve a sajáttőke-juttatásokat és a biztosítási kártérítést.

(727) A Bizottság azt is megállapította, hogy Yichun önkormányzata már 2009-ben megkezdte a város ásványi erőforrásainak irányítását és védelmét, hogy ezáltal előmozdítsa az akkumulátorok alternatívenergia-ágazatának fejlesztését. Ezzel Yichun önkormányzatának „*Vélemények a lítium ásványkincsekkel való gazdálkodás megerősítéséről*" c. dokumentuma ([274]) foglalkozik. A 3. cikk továbbá meghatározza, hogy a *Yichun Lithium Battery New Energy Industry Development Leading Group Office* feladata a város lítium ásványkincs átfogó fejlesztésének és hasznosításának irányítása és koordinálása, valamint a város akkumulátorgyártó vállalatai számára a stabil lítiumellátás biztosítása. A 6. cikkben az önkormányzat utasítja a lítiumbányászati vállalkozásokat, hogy „*aktívan támogassák és segítsék* [Yichun] *az akkumulátorok alternatívenergia-ágazatához tartozó vállalkozásokat a növekedésben és a megerősödésben, alakítsanak ki hosszú távú, kölcsönösen előnyös stratégiai partnerséget a* [bányászati és az akkumulátorgyártó vállalatok] *között*". A 7. cikk az ármonopólium megakadályozására szolgáló árképzési mechanizmusra vonatkozó utasításokat tartalmaz. A vezető csoport feladata, hogy „*vezető szerepet vállaljon a lítiummal foglalkozó új energiaipari vállalkozások és* [bányászati vállalatok] *megszervezésében annak érdekében, hogy a referenciaár meghatározásának előfeltételeként a piac fejlődési tendenciája alapján kiigazításokat hajtsanak végre, és egységesen tárgyalják és határozzák meg a lítiumcsillám ellátási árát az új energiaipari vállalkozások által megkövetelt lítiumcsillám-ellátási árról*".

(728) Fujian tartományi tervei és Ningde önkormányzati tervei is tartalmaznak konkrét rendelkezéseket a nyújtott támogatás típusára vonatkozóan, esetenként akár a támogatott vállalatok kifejezett említésével is. Ez a helyzet a világ legnagyobb akkumulátorgyártója, a CATL esetében, amelynek székhelye a tartományban található, ahol fontos gyártóüzemekkel is rendelkezik.

([268]) On the dispute of Lithium Capital in China from the Perspective of Yichun of Guoxuan Suo Mine, Shanghai Metals Market. Megtekinthető a következő internetcímen: https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine

([269]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml

([270]) Az intézkedések 5. pontja.

([271]) Az intézkedések 3. pontja.

([272]) Az intézkedések 1. pontja.

([273]) Az intézkedések 8. pontja.

([274]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml

(729) A Fujian tartomány alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek fejlesztéséről szóló tizenharmadik ötéves tervében foglalt rendelkezés szerint „*a CATL központi szerepére építve* [Fujian tartomány] *tevékenyen előmozdítja az olyan ipari láncok kiterjesztését, mint a hajtóakkumulátoroké*”. ([275])

(730) A *Fujian tartományi irányadó vélemények* támogatják a lítiumakkumulátorokkal, az alternatív energiaforrásokkal és az új anyagokkal kapcsolatos magas színvonalú projektekbe történő beruházásokat, és arra ösztönzik a pénzügyi intézményeket, hogy a beruházások és a hitelezés végrehajtása érdekében működjenek együtt a kapcsolódó iparágakkal és a külön alapokkal, növeljék a lítiumakkumulátorokkal, az alternatív energiaforrásokkal és az új anyagokkal foglalkozó ágazatok projektjeihez nyújtott hiteltámogatást, ezen belül a lítiumakkumulátorokkal, az alternatív energiaforrásokkal és az új anyagokkal foglalkozó ágazatok úgy gyártóbázisaihoz kapcsolódó jelentős építési projektek kamatkedvezmény-támogatását. A terv egy független és „*ellenőrizhető*” ipari innovációs rendszer létrehozását is javasolja, amely támogatja az olyan innovációs platformok fejlesztését, mint a CATL elektrokémiai energiatárolási technológiával foglalkozó nemzeti műszaki kutatóközpontja. Ez annak példája, amikor egy helyi önkormányzat egy magánvállalkozással együttműködésben hajt végre nemzeti szakpolitikákat. Az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv ([276]) kulcsfeladatként határozza meg a vállalkozások, egyetemek és kutatóközpontok közötti együttműködésen alapuló, hajtóakkumulátorokkal foglalkozó innovációs platform kiépítését.

(731) A Ningde városnak a tizennegyedik ötéves terv keretében a feldolgozóipar magas színvonalú fejlesztésére vonatkozó szakosított terve ([277]) azt a célt tűzi ki, hogy 2025-re 350 GWh lítiumakkumulátor-gyártási kapacitást kell elérni, és a CATL fejlesztése révén ipari vezetővé kell válnia. A CATL-nek a különböző települések és tartományok kormányaival fennálló szoros kapcsolatait a CATL és a guizhou-i tartományi népi kormányzat között 2021-ben aláírt stratégiai együttműködési megállapodás ([278]) is tükrözi, amelynek eredménye a CATL guizhou-i alternatívenergia-hasznosítási és akkumulátorgyártási alapprojektje ([279]). Ezeket a mély kapcsolatokat a CATL Guizhou operatív igazgatója is kifejezetten megerősítette, kijelentve, hogy „*a CATL Guizhou Company továbbra is elkötelezett az innovatív és magas színvonalú fejlesztés mellett, és aktívan támogatja és teljesíti a Gui'an Új Kerületi Munka- és irányító Pártbizottságának magas színvonalú fejlesztési céljait, és hozzájárul egy új energiaipari lánc létrehozásához Guiyangban és Gui'anban*” ([280]). Guiyang és Gui'an Guizhou tartományban található. A szoros kormányzati részvétel további példái közé tartozik a Zhaoqing kormányával kötött átfogó együttműködési megállapodás ([281]), a Szecsuan tartomány kormányával és az állami tulajdonú befektetési csoporttal ([282]), valamint a Shudao Investment Grouppal kötött stratégiai együttműködési megállapodás ([283]). Emellett a CATL a Guizhou Phosphate Chemical Group nevű állami tulajdonú vállalattal a lítium-hexafluor-foszfát (a lítiumion-akkumulátorokban elektrolitként használt lítiumtípus), valamint a vasfoszfát kapcsán működik együtt. Ezenkívül 2021 decemberében a CATL Guizhou, a CATL leányvállalata létrehozta a Guizhou Shidai Mining Co., Ltd. bányászati vállalatot a Guizhou Phosphate Chemical Group vállalattal közösen ([284]). A Guizhou Phosphate Chemical Group szerepel Guizhou cselekvési tervében, amely konkrét termelési célokat határoz meg a Guizhou tartományban található, az energetikai átálláshoz használt anyagokat előállító vállalatok számára. A terv egyértelmű célokat tartalmaz a lítium(ion)-vas-foszfát (a lítiumion-akkumulátorokban az anód és a katód között ionokat vezető elektrolit) éves termelésére vonatkozóan, és egyértelműen jelzi, hogy mely kormányzati szervek és egységek felelősek e célokért. Az említett vállalatok közül a Guizhou Phosphorus Chemical New Energy éves termelésének el kell érnie a 30 000 tonnát, a Guizhou Yunengnek pedig évi 150 000 tonna lítium(ion)-vas-foszfátot kell előállítania.

([275]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf

([276]) Lásd az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv III. szakaszának (1) bekezdését.

([277]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf

([278]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.catl.com/en/news/790.html

([279]) Az információk megtekinthetők a következő internetcímen: https://www.catl.com/news/6263.html

([280]) Lásd a Guizhou Daily 2023. március 10-i számát, megtekinthető a következő internetcímen: http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html

([281]) CATL signs comprehensive cooperation agreement with the city of Zhaoqing, CATL, 2023. október 12. Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.catl.com/en/news/6122.html

([282]) Sichuan Province and CATL deepen strategic cooperation, CATL, 2024. február 5., megtekinthető a következő internetcímen: https://www.catl.com/en/news/6213.html

([283]) CATL and Shudao Investment Group reach strategic cooperation, CATL, 2024. február 18. Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.catl.com/en/news/6218.html

([284]) CATL sets up mining company after BYD, CnEVPost, 2022. január 4. Megtekinthető a következő internetcímen: https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/

(732) A CATL és Nindge városának fejlesztése elválaszthatatlanul összekapcsolódik, mivel a város azt a célt tűzi ki, hogy 2025-re 350 GWh lítiumakkumulátor-gyártási kapacitást érjen el, és ipari vezetővé váljon azáltal, hogy „*a CATL és a CATL New Energy Technology harmadik, negyedik és ötödik kapacitásbővítésének előmozdítására, valamint a CATL FAW projektek építésére összpontosít, tovább bővíti két legnagyobb ipari vezetőjét, a CATL és a CATL New Energy Technology vállalatokat, tovább bővíti az akkumulátorgyártási kapacitást és a piaci részesedést […]*” ([285]). Az egyéb támogatási intézkedések közé tartoznak berendezések beszerzéséhez nyújtott támogatások ([286]), a vállalkozások éves termelésén alapuló jutalmak ([287]) és a pénzügyi támogatás ([288]).

(733) Végül Shenzhent illetően, ahol többek között a BYD székhelye található, a *shenzheni terv* részletes utasításokat ad arra vonatkozóan, hogy a banki és pénzügyi intézményeknek milyen típusú pénzügyi támogatást kell nyújtaniuk az ágazat számára az ellátási lánc egészében, az áruk beszerzésétől kezdve az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek lakossági felhasználásának növeléséig. A shenzheni terv például lehetővé teszi „*támogatni kell az alapvető vállalkozásokat az ellátási lánc számláinak kibocsátásában, és arra kell ösztönözni a pénzügyi intézményeket, hogy növeljék az ellátási lánc számláinak kedvezményes finanszírozását,* […] *támogatni kell a banki pénzügyi intézményeket abban, hogy a teljes életciklusra szóló pénzügyi szolgáltatási tervek kidolgozására összpontosítsanak az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek iparágának gazdasága terén, és rugalmas hitelárazási és kamat-visszafizetési módszereket alkalmazzanak*” ([289]). Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekkel foglalkozó vállalatok esetében a terv előírja a pénzügyi intézmények számára, hogy „*fokozzák a technológiai átalakuláshoz, a K+F-beruházásokhoz, a termelés bővítéséhez nyújtott hiteltámogatást, növeljék a közép- és hosszú távú hitelek arányát*” ([290]), valamint hogy „*tevékenyen keressék a lehetőséget az innovatív termékek fejlesztésére például az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek után kapható pontok alapján történő záloghitelezés, valamint a gépjárműipari vállalkozások zöld és alacsony szén-dioxid-kibocsátású fejlődését támogató, a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló hitelek formájában*” ([291]).

(734) A hajtóakkumulátorokkal foglalkozó vállalatokat a pénzügyi intézmények pénzügyi garanciákon, befektetés-hitelkapcsolatokon, konzorciális hiteleken, ([292]) míg a motorokkal és elektronikus vezérléssel foglalkozó vállalatokat tudományos és technológiai hiteleken, kockázati tőkén, sajáttőke-finanszírozáson stb. keresztül támogatják ([293]). Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek láncának végső, felhasználási szakaszában „*a pénzügyi intézmények növeljék a gépjárművásárláshoz nyújtott fogyasztói hitelek támogatását, keressék az online hiteltermékekkel kapcsolatos innováció lehetőségeit, vezessenek be új digitális kockázatellenőrzési módszereket, javítsák a folyamatokkal kapcsolatos ügyfélélményt, és kínáljanak differenciált pénzügyi szolgáltatási megoldásokat*” ([294]). Emellett a shenzheni terv előírja, hogy „*támogatni kell a személygépjármű-ipari vállalatokat gépjárművásárlást finanszírozó társaságok és egyéb intézmények létrehozásában, amelyek révén professzionális* pénzügyi *szolgáltatásokat nyújthatnak az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek felhasználásához, tovább növelve e járművek piaci penetrációját*” ([295]). A shenzheni terv III.1.9. pontja előirányozza, hogy a pénzügyi intézmények a teljes ipari láncra kiterjedően támogassák az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekkel foglalkozó vállalkozások valamennyi típusát (induló vállalkozások, kis-, közép- és mikrovállalkozások) hitelek, külső közvetlen befektetések, állami garanciák, bankhitelkockázat-kompenzációs alapok, juttatások és támogatások révén. Végül a shenzheni terv azt ajánlja, hogy „ *Shenzhen vállalatikötvény-kibocsátást finanszírozó projektalapjait megfelelően kell fel használni arra, hogy támogassák az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekkel foglalkozó minősített vállalatokat adósságfinanszírozási eszközök, vállalati és vállalkozási kötvények, valamint egyéb vállalati hitelpapírok kibocsátásában*”. Az ágazatot mind belföldi, mind nemzetközi szinten támogatják („*az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekkel foglalkozó vállalatokat a »globális nyitásban« támogató, határokon átnyúló pénzügyi szolgáltatások optimalizálása*”) ([296]).

(735) A tervek hangsúlyozzák, hogy a kulcsfontosságú nyersanyagok biztosítása révén tovább kell integrálni az akkumulátor- és az elektromosjármű-ágazatot, csökkenteni kell a költségeket, valamint támogatni kell az akkumulátorok népszerűsítését és K+F fejlesztését az akkumulátoros elektromos járművek teljesítményének javítása és népszerűségének előmozdítása érdekében.

([285]) *Ningde feldolgozóipari terve,* III. fejezet, 1. szakasz.

([286]) See Point 2 of the *Ningde Measures* Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm

([287]) Lásd például: *Ningde intézkedései,* 3. pont.

([288]) Például *Ningde intézkedései,* 7. pont: „*Ösztönözni kell az állami tulajdonú vállalatokat, hogy vizsgálják meg tőkealapok létrehozásának lehetőségét az újenergia-ágazati [ellátási]lánc-projektek számára*”.

([289]) Shenzheni terv, III.1.7.

([290]) Shenzheni terv, III.1.1.

([291]) *Ugyanott*.

([292]) Shenzheni terv, III.1.2.

([293]) Shenzheni terv, III.1.3.

([294]) Shenzheni terv, III.1.6.

([295]) *Ugyanott*.

([296]) Shenzheni terv, III.1.12.

(736) A Bizottság az e szakaszban felsorolt különböző tervekben és szakpolitikai dokumentumokban azt is megállapította, hogy az akkumulátoros elektromos járművek ágazata inputjainak előállításával és feldolgozásával foglalkozó vállalatok számos preferenciális rendszer előnyeit élvezhetik, mint például:

— az állami forrásokhoz, kockázati tőkéhez és a kormány által finanszírozott ágazati befektetési alapokhoz való hozzáférés,

— kötvények,

— exportkorlátozások,

— államilag támogatott sajáttőke-juttatások,

— orientációs alapok,

— biztosítási kompenzáció,

— olcsóbb földterület-használat, villamos energia és gáz,

— állami tulajdonú bankok által nem kereskedelmi alapon nyújtott hitelek,

— kedvezményes adópolitikák,

— vásárlási támogatások,

— jutalom.

(737) Összefoglalva: a fenti dokumentumok és bizonyítékok megerősítik, hogy a kínai kormány végrehajtott szakpolitikai célkitűzése az volt, hogy ösztönözze az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának fejlődését többek között azáltal, hogy e célkitűzés sikeres elérésében kulcsfontosságú tényezőként támogatja az akkumulátorágazatot és annak inputjait.

(3) *A kínai kormány által az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának fejlesztésére irányuló szakpolitikai célkitűzések megvalósítása érdekében elfogadott egyedi intézkedések*

(a) *Az akkumulátorgyártók ágazatának és inputjaik állami támogatása*

(738) A (736) preambulumbekezdésben említetteken túl a Bizottság több olyan jogi forrást azonosított, amelyek az akkumulátorgyártók ágazatának és inputjainak állami támogatására utalnak azzal a végső céllal, hogy ezeket az ágazatokat az akkumulátoros elektromos járművek gyártói javára fejlesszék. Ezek a források egyértelműen azt mutatják, hogy a termelés, az értékesítési célok, valamint az árszabályozás tekintetében erős beavatkozás és központi kormányzati ellenőrzés tapasztalható az akkumulátorok és az akkumulátorágazat inputjai terén. Ez nem csupán az inputbeszállítókra vonatkozó szabályozási keret, hanem az a keret, amelyben az inputbeszállítók a rájuk ruházott hatáskörnél fogva az inputok (azaz az akkumulátorok és a lítium) forgalmazásával és értékesítésével kapcsolatos kormányzati funkciókat alakíthatnak ki az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek, azon belül az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlesztésére irányuló kormányzati célkitűzés elérése érdekében. A lítium(ion)-vas-foszfát előállítását és az akkumulátorgyártást támogató intézkedések azt mutatják, hogy szándék mutatkozik az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának fejlesztésére az upstream inputok támogatása révén. Az inputbeszállítók a kínai kormány támogatásának köszönhetően rendelkeznek a közfeladataik – nevezetesen az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának fejlesztése – ellátásához szükséges eszközökkel.

(739) A Bizottság azt is megvizsgálta, hogy az akkumulátorgyártók a kínai kormánytól is kaptak-e olyan pénzügyi támogatást, amely lehetővé tette számukra, hogy nemzeti szakpolitikákat hajtsanak végre és közjogi szervként járjanak el. Tekintettel arra, hogy együttműködés hiányában a Bizottság rendelkezésére álló információk korlátozottak, a Bizottságnak a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia. E téren a Bizottság a CATL-ről nyilvánosan elérhető információkra, valamint a Geely és SAIC csoporttal kapcsolatban álló akkumulátorgyártók által közölt információkra támaszkodott.

(740) A CATL-re vonatkozóan rendelkezésre álló információk szerint a CATL a kormányzati támogatásnak és a kínai belföldi piac jellemzőinek köszönhetően nyereséges és befolyásos vállalattá tudott válni. Az állami források különösen azt jelzik, hogy 2020-ig az állami finanszírozás a nettó jövedelmének egyötödét tette ki ([297]). A támogatást megerősítette egy újabb kiadvány is, amely szerint „*a CATL 2023-ban 5,72 milliárd jüant (790 millió USD-t) kapott, ami több mint kétszerese az előző évi összegnek*”, és „*nettó nyereségének 13 %-át*” adta ([298]).

(741) A Bizottság azt is megállapította, hogy a kérdőívet benyújtó Geely és SAIC csoporttal kapcsolatban álló akkumulátorgyártók szintén részesültek kiegyenlíthető támogatásokból, például kedvezményes finanszírozásból, adómentességi és -csökkentési programokból és vissza nem térítendő támogatásokból. Ez összhangban van a Bizottság (735) preambulumbekezdésben ismertetett megállapításaival is.

(742) A független lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók együttműködésének hiányában a Bizottság nem tudta megállapítani, hogy az akkumulátorgyártókhoz hasonlóan a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók is részesültek-e kormányzati támogatásban. A hatályos szabályozási keretre és nemzeti politikákra tekintettel azonban a Bizottság arra következtethetett, hogy az akkumulátorgyártókhoz hasonlóan a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók is részesültek a kormányzat különféle pénzügyi támogatásaiban.

(743) Következésképpen a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány mesterségesen tartotta pénzügyileg életképesen az akkumulátorgyártókat és a lítium(ion)-vas-foszfát-gyártókat annak érdekében, hogy kormányzati hatáskörüket gyakorolhassák annak érdekében, hogy az akkumulátorokat és a lítium(ion)-vas-foszfátot megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében értékesíthessék az akkumulátoros elektromos járművek gyártóinak.

(b) *A kínai kormány intézkedései az akkumulátorok árképzésére és az akkumulátoros elektromos járművek ágazata költségeinek csökkentésére vonatkozóan*

(744) A kínai kormány számos intézkedést hajtott végre annak biztosítása érdekében, hogy az akkumulátoros elektromos járművek ágazata olcsón jusson hozzá az akkumulátorokhoz és inputjaikhoz. A kínai kormány továbbá gondoskodott arról, hogy az akkumulátoros elektromos járművek gyártásához felhasznált inputoknak az akkumulátoros elektromos járművek ágazatára háruló költségei csökkenjenek. Ezek az intézkedések egyértelműen kedveztek az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának. Ezt többek között az alábbi dokumentumok igazolják.

(745) Az akkumulátorok költségeire vonatkozó konkrét utasításokat már az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre vonatkozó, 2012 és 2020 közötti időszakra szóló terv is tartalmazott, amely előírta, hogy 2015-ig a hajtóakkumulátor-modulok költségét 2 jüan/Wh, majd 2020-ig 1,5 jüan/Wh alá kell szorítani ([299]). A terv előírta továbbá 2–3, 10 milliárd Wh kapacitás előállítására és értékesítésére képes vezető hajtóakkumulátor-gyártó vállalkozás létrehozását, valamint a pozitív és negatív elektródák, elektrolitok és más kulcsfontosságú anyagok gyártásával foglalkozó 2–3 gerincvállalat létrehozását ([300]). A terv tanúsága szerint a kormány kulcsszerepet játszott az ágazat fejlődésében azáltal, hogy „*hozzájárul a kormányzati iránymutatás és a piaci hajtóerő kombinációjához*”. Ennek körében a kezdeti időszakban a kormányzat „*aktívan részt vesz az iránymutatások és a szakpolitikai ösztönzők tervezésében, összegyűjti a tudományos, technológiai és ipari erőforrásokat, ösztönzi az energiatakarékos és alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek fejlesztését és gyártását, valamint irányt szab a piaci fogyasztásnak*” ([301]). Ezt a központi források elosztásával, kedvezményes adópolitikákkal és a pénzügyi intézmények által nyújtott támogatással kívánták elérni. ([302])

(746) Az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv, amelyet a Made in China 2025 keretében meghatározott célokkal összhangban dolgoztak ki, három fő feladatot határozott meg: 1. „*a költségek további csökkentése és a jó minőségű hajtóakkumulátorokkal való ellátás biztosítása 2018 előtt*”, 2. „*törekvés arra, hogy 2020-ig 260 Wh/kg rendszerspecifikus energiasűrűség és 1 jüan/Wh alatti költségek elérésére,* 3. *2025-ig 500 Wh/kg energiasűrűség elérése*”.

([297]) Lásd a CATL 2020. évi éves jelentését, valamint: Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries, The New York Times, 2021. december 22., megtekinthető a következő internetcímen: https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html

([298]) https://asia.nikkei.com/Business/China-tech/CATL-tops-China-s-corporate-subsidies-list-outranking-oil-majors

([299]) Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre vonatkozó, 2012 és 2020 közötti időszakra szóló terv, 5(1) szakasz.

([300]) Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre vonatkozó, 2012 és 2020 közötti időszakra szóló terv, 2(2) szakasz.

([301]) Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre vonatkozó, 2012 és 2020 közötti időszakra szóló terv, 2(2) szakasz.

([302]) Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre vonatkozó, 2012 és 2020 közötti időszakra szóló terv, 5(2) és 5(3) szakasz.

(747) E tekintetben az árplafonokra vonatkozó bizonyítékok azt mutatják, hogy a kínai kormány által szabályozott áruk rendelkezésre bocsátása kormányzati feladattá válik, amelyet azután az inputbeszállítók közjogi szervként látnak el. A kínai kormány nagyon konkrét minőségi fejlesztési célokat határoz meg a piaci stabilitás elérése és a költségek csökkentése érdekében. Ezért az akkumulátorágazat növekedését „*koordinálni*" kell ([303]), és a kutatás-fejlesztés a lítiumion-akkumulátorok ([304]) – az akkumulátoros elektromos járművek fő akkumulátortípusa – fejlesztésére irányul. E célok elérése érdekében az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv „*a szakpolitikai támogatás növelését*" irányozta elő ([305]). Ez a szakpolitikai támogatás magában foglalja „*a kormány irányító szerepét*" és a „*jövedéki adó alóli mentességet, ha az akkumulátortermék támogatható; adókedvezményekre jogosultak az akkumulátorgyártó vállalkozások, köztük a csúcstechnológiát alkalmazó, a technológiatranszfert és a technológiafejlesztést megvalósító vállalkozások*" ([306]).

(748) Az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv kiterjed a kormány és az ágazati szövetségek közötti kapcsolatra is: a terv 4(3) szakaszában kiemelt módon „*szabad teret enged az ágazati szövetségek és más szervezetek szerepének, valamint eszmecserét és együttműködést folytat* […] *szakpolitikai intézkedésekkel és javaslatokkal kapcsolatban, megerősíti az ágazat önfegyelmezését, valamint előmozdítja a hajtóakkumulátorok és a kapcsolódó iparágak összehangolt fejlesztését*". Az ágazati szövetségeknek a kínai gazdasági rendszerben betöltött szerepét a (778) preambulum-bekezdés vizsgálja.

(749) Mindenekelőtt a teljes ellátási láncra kiterjedő kormányzati beavatkozás és annak célja, hogy az akkumulátoros elektromos járművek ágazata javára csökkentse az árakat, egyértelműen kitűnik *az akkumulátorágazatról szóló közleményből*, amely együttműködést irányoz elő az upstream és downstream szereplők között „*a várakozások stabilizálása, a mennyiség és az ár tisztázása, az ellátás biztosítása és a mindenki számára előnyös együttműködés érdekében*" ([307]). Az akkumulátorágazatról szóló közlemény arra is utasítja a helyi piacfelügyeleti részlegeket, hogy „*a piaci rend fenntartása érdekében erősítsék meg a felügyeletet, és szigorúan vizsgálják ki és kezeljék a felhalmozást, az áremelkedést, a tisztességtelen versenyt és más magatartásokat a lítiumakkumulátor-ágazat upstream és downstream szakaszában*" ([308]).

(750) Ez is jelzi, hogy mennyire széles körű a kínai kormány beavatkozása annak proaktív biztosítása érdekében, hogy az akkumulátor-ellátási lánc árait lefelé kelljen igazítani annak érdekében, hogy az akkumulátoros elektromos járművek gyártói előnyére kedvezzen a piaci stabilitásnak. Ezért a kínai kormány ezen áruk bizonyos áron történő rendelkezésre bocsátását kormányzati feladatként határozta meg, amelyet pedig közjogi szervek látnak el.

(751) Ennél is nyilvánvalóbb módon a hazai nyersanyagárakba való kormányzati beavatkozás az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium sajtónyilatkozataiban is megjelenik. Az elektromos autókban használt nyersanyagok árának emelkedéséről szóló, 2022 áprilisában Pekingben tartott sajtókonferencián az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium szóvivője kijelentette, hogy „*a lehető leghamarabb vissza fogjuk szorítani* [a nyersanyagárakat] *az észszerű szintre*", „*a minisztérium elő fogja segíteni a kínai helyi erőforrások fejlesztésének felgyorsítását*", és hogy „*az ágazat stabil működése nagy nyomásnak van kitéve, amely valamennyi érintett féltől közös erőfeszítéseket kíván meg.*" ([309]) Erre az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium és annak Nyersanyagipari Osztálya és Berendezéságazati Első Osztálya, valamint a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság Árazási Osztálya és az Állami Piacszabályozási Hatóság által 2022 márciusában a hajtóakkumulátorok gyártásához beszerzendő anyagok áremelkedéséről tartott szimpóziumot követően került sor ([310]). A találkozón részt vett a Kínai Nemvasfém-ágazati Szövetség (CNMIA), a Kínai Gépjárműgyártók Szövetsége (CAAM) és a Kínai Gépjárműipari Hajtóakkumulátor Innovációs Szövetség (CAPBIIA), más ágazati szervezetekkel együtt, valamint a lítiumerőforrás-fejlesztés, a lítiumsó-gyártás, a katódanyagok, a hajtóakkumulátorok és más ipari láncok kulcsfontosságú upstream és downstream vállalkozásaiért felelős érintett személyek ([311]).

([303]) Az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv, 1(2) szakasz.
([304]) Az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv, 2(2) szakasz.
([305]) Az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv, 4(1) szakasz.
([306]) Az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv, 4(1) szakasz.
([307]) Lásd az akkumulátorágazatról szóló közlemény 2. pontját.
([308]) Ugyanott.
([309]) „Ministry set to stabilize price hikes affecting auto industry", a Kínai Népköztársaság Államtanácsa, 2022. április 25. Megtekinthető a következő internetcímen: https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html
([310]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao
([311]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://m.yicai.com/news/101354043.html

(752) A költségcsökkentést különösen a kormányzat által a lítiumion-akkumulátorok ágazatára vonatkozóan kiadott iránymutatások hangsúlyozzák, a 2021. évi szabványosított feltételek műszaki szabványokat javasolnak, például az akkumulátortelepek legalább 180 Wh/kg-os energiasűrűségét ([312]), amellett, hogy „*a vállalkozásokat a kizárólag a termelési kapacitás bővítésére irányuló gyártási projektek visszafogására kell orientálni, erősíteni kell a technológiai innovációt, javítani kell a termékminőséget, és csökkenteni kell a termelési költségeket*” ([313]).

(753) A Bizottság azt is megállapította, hogy az akkumulátorok gyártásához felhasznált egyes nyersanyagok exportkorlátozások, például exportellenőrzési intézkedések hatálya alá tartoznak, és export esetén nem térítik vissza a belföldi héát. Ezen intézkedések kinyilvánított szakpolitikai célja az, hogy visszaszorítsák az érintett termékek exportját, és a belföldi túlkínálat előidézésével elérhető mérsékelt árak révén elegendő mennyiség álljon rendelkezésre a belföldi downstream iparágak, köztük az akkumulátoros elektromos járművek gyártói számára.

(754) E tekintetben a Bizottság megállapította, hogy az akkumulátorokban használt lítiumtípusra, a lítium(ion)-vas-foszfátra nem vonatkozik az export utáni 13 %-os héa-visszatérítés, aminek következtében e nyersanyagok belföldi ára a belföldi felhasználás számára mesterségesen alacsonyabb.

(755) 2006 óta a kínai kormány „„*A grafithoz kapcsolódó termékek ideiglenes exportellenőrzéséről szóló határozat*” (50. sz. közlemény [2006]) ([314]) alapján ideiglenes exportkorlátozásokat alkalmaz a grafithoz kapcsolódó árukra. A határozat a grafithoz kapcsolódó termékek hét típusát ([315]) vonja ideiglenes exportellenőrzési intézkedések hatálya alá. Az ideiglenes exportellenőrzési intézkedéseket „*A grafittermékekre vonatkozó ideiglenes exportellenőrzési intézkedések optimalizálása és kiigazítása*” című, 2023. október 20-án közzétett és 2023. december 1-jétől hatályos közlemény (39. sz. közlemény [2023]) ([316]) hatályon kívül helyezte. Ugyanakkor a politika két új típusú grafittermékeket vesz fel az exportellenőrzési listára. A grafitra exportkorlátozások is vonatkoznak, mivel export esetén nem térítik vissza a 13 %-os belföldi hozzáadottérték-adót ([317]).

(756) A Bizottság azt is megállapította, hogy a réz egyes típusaira a *2022. évi vámkiigazítási terv* ([318]) és a *2023. évi vámkiigazítási terv* ([319]) alapján 30 %-os exportvám vonatkozik. A vonatkozó HR-kód alapján további 5–15 %-os ideiglenes exportadót vetnek ki.

(757) Végezetül a Bizottság azt is megállapította, hogy Kína – többek között az árképzési szintek ellenőrzése, valamint a stratégiai, gazdasági és fenntarthatósági célok biztosítása érdekében – konszolidálja ritkaföldfém-ágazatát, amelynek termékei az akkumulátoros elektromos járművek akkumulátorainak gyártásához is szükségesek. 2021 decemberében három közjogi szervezet egyesült a China Rare Earth Group Co. Ltd. létrehozása érdekében, amelyek a Kínában a nehéz ritkaföldfémek teljes szállított mennyiségének mintegy 62 %-át fedték le ([320]). Következésképpen a kormány nemzeti szinten más intézkedéseket is hozott, például exportkorlátozásokat vezetett be azzal a céllal, hogy növelje azoknak a belföldi gyártóknak a kínálatát, akik alacsony árú és rendelkezésre álló nyersanyagokkal rendelkeznek, amelyek többek között az akkumulátoros elektromos járművek előállításához szükségesek.

(c) *Következtetés*

(758) Összefoglalva, az akkumulátoros elektromos járművek ágazatara vonatkozó kormányzati iránymutatások, vélemények és rendeletek azt mutatják, hogy a kormány a költségcsökkentés és a kulcsfontosságú inputok stabil kínálata révén a fejlesztés és a javulás felé tereli az ágazatot. Ezen túlmenően a kormány az akkumulátorok és inputjaik árképzésének egyértelmű és folyamatos ellenőrzésére és nyomon követésére szolgáló rendszert hozott létre annak biztosítása érdekében, hogy az akkumulátoros elektromos járművek ágazata olcsó áron és elegendő mennyiségben tudja beszerezni azokat.

([312]) Lásd a szabványosított feltételek III. szakaszának 1. pontját.

([313]) Lásd a szabványosított feltételek I. szakaszának 3. pontját.

([314]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html

([315]) HR-kódok: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000 és 8545900000.

([316]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml

([317]) HR-kódok: 38011000, https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslcx2023.html

([318]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml; lásd a 7. sz. bizonyítékot.

([319]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm; lásd a 6. sz. bizonyítékot.

([320]) https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/

(759) Az előzőek alapján igazoltnak tekinthető, hogy a kínai kormány központi és helyi szinten számos, az akkumulátor- és inputbeszállítókat célzó szakpolitikát és intézkedést dolgozott ki annak érdekében, hogy végső soron az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát támogassa. Mindezen inputok az akkumulátoros elektromos járművek előállítási költségének jelentős részét teszik ki. E politikák eredményeként a kínai kormány célokat határoz meg, amelyek biztosítják az említett akkumulátorok és inputok stabil és bőséges kínálatát, valamint mérsékeltebb árait, és az akkumulátoros elektromos járművek gyártóit jelentős költségcsökkentés formájában gazdasági előnyhöz juttatják, ami lehetővé teszi számukra, hogy – többek között az uniós piacon is – alacsonyabb áron értékesítsék akkumulátoros elektromos járműveiket. Az akkumulátorgyártóknak nyújtott pénzügyi támogatásra vonatkozó bizonyítékokat a (739)–(743) preambulumbekezdés tárgyalja.

(1) *Az inputbeszállítók és a kínai kormány közötti kapcsolat*

(760) Miután elemezte azt a jogi és gazdasági keretet, amelyben az inputbeszállítók működnek, és amelyet a kínai kormánynak az akkumulátoros elektromos járművek ágazata inputbeszállítókon keresztül történő fejlesztésére irányuló szakpolitikai célkitűzései erősen diktáltak, a Bizottság elemezte a lítium(ion)-vas-foszfát kínai belföldi piacának jellemzőit, az inputbeszállítókban az állami jelenlétre/tulajdonra vonatkozó bizonyítékokat, valamint egyéb olyan valószínűsítő körülményeket is, amelyek arra utalnak, hogy a kínai kormány érdemi ellenőrzést gyakorol e szervezetek felett (ideértve azok szervezeti jellemzőit, döntéshozatali láncait és a kínai kormánnyal fennálló általános kapcsolatot).

(761) A Bizottság információkat kért *a belföldi akkumulátorpiac szerkezetéről*. A 3.3.1.2. szakaszban kifejtettek szerint a kínai kormány nem működött együtt a kínai belföldi piacon működő inputanyag-beszállítók – köztük az akkumulátoros elektromos járművek akkumulátorainak beszállítói – tekintetében, és nem nyújtott felvilágosítást vagy kulcsfontosságú információkat az akkumulátorok belföldi piacáról. Ebből adódóan a Bizottságnak következtetéseit az alaprendelet 28. cikkének megfelelően a rendelkezésre álló tényekre kellett alapoznia.

(762) E tekintetben a Bizottság négy információcsoportra támaszkodott, nevezetesen a Rhodium-jelentésben ([321]) bemutatott információkra, az akkumulátorcella-piac Benchmark Mineral Intelligence (BMI) által bemutatott földrajzi mérlegére ([322]), a Kínai Gépjárműipari Hajtóakkumulátor Innovációs Szövetség jelentésére ([323]), valamint az akkumulátorokat vásárló, mintában szereplő csoportok által szolgáltatott információkra.

(763) A Rhodium-jelentésben bemutatott információk szerint *„az LG Energy Solution kivételével a kínai elektromos járművek akkumulátorpiacát belföldi szereplők uralják”* ([324]). Konkrétabban a jelentésből kiderül, hogy a kínai tulajdonú akkumulátorgyártók 2021-ben több mint 88 %-os piaci részesedéssel rendelkeztek a kínai belföldi piacon, a külföldi tulajdonban lévő akkumulátorgyártóknak csupán 4 %-os piaci részesedés maradt. A fennmaradó 8 % esetében nem tüntették fel a székhely szerinti országot. Figyelembe véve azonban a főbb külföldi akkumulátorbeszállítók korlátozott részesedését a kínai piacon, valamint a kínai kormány együttműködésének hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a többi gyártó is kínai tulajdonban áll. Ugyanez a jelentés azt is megállapította, hogy a CATL 2020-ban több mint 52 %-os piaci részesedéssel rendelkezett a kínai piacon. Ellenkező információk hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy ezek a megállapítások a vizsgálati időszak alatt is érvényesek voltak.

(764) A Bizottság megállapította továbbá, hogy a tíz azonosított, a Rhodium-jelentésben bemutatott akkumulátorgyártó a CBIA (vagy annak igazgatótanácsa), a CIAPS és/vagy részben az állam tulajdonában volt. Míg a CBIA és a CIAPS tagjai a piaci részesedés több mint 86 %-át képviselték, az alelnöki tisztséget betöltő vagy az igazgatótanácsban helyet foglaló tagok 2021-ben több mint 62 %-os piaci részesedéssel rendelkeztek. A jelentésből kiderül továbbá, hogy egy sor politikai intézkedés célozta a kínai belföldi akkumulátor-beszállítók gazdasági előnyhöz juttatását ([325]).

([321]) „Distortions in International Markets and China: Government Support in Electric Vehicle Batteries”, Rhodium Group, 2022. december (a továbbiakban: Rhodium-jelentés), 42. o.

([322]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/

([323]) Lásd a Kínai Gépjárműipari Hajtóakkumulátor Innovációs Szövetség 2024. január 11-én közzétett jelentését: https://libattery.ofweek.com/2024-01/ART-36001-8120-30623203.html#:~:text=%E8%BD%A6%E9%87%8FTOP15%E3%80%82-,2023%E5%B9%B4%E5%85%A8%E5%B9%B4%E5%9B%BD%E5%86%85%E4%B8%89%E5%85%83%E5%8A%A8%E5%8A%9B%E7%94%B5%E6%B1%A0%E4%BC%81%E4%B8%9A,%E5%8A%9B%E7%A5%9E%E3%80%81%E5%B7%A8%E6%B9%BE%E6%8A%80%E7%A0%94%E3%80%82&text=%E5%8D%AB%E8%93%9D%E6%96%B0%E8%83%BD%E6%BA%90%E3%80%81%E5%B7%A8,%E7%AC%AC11%E4%B8%8E%E7%AC%AC15%E3%80%82

([324]) Rhodium-jelentés, 41. o.

([325]) Rhodium-jelentés, 58. o.

(765) Az akkumulátorpiac BMI által bemutatott földrajzi mérlege ([326]) azt mutatja, hogy a kínai akkumulátorkínálat 2022-ben és 2023-ban a helyi kereslet több mint 170 %-át tette ki, ami arra is rámutat, hogy a kínai akkumulátorgyártók egyértelműen erőfölényben vannak a helyi piacon.

(766) Emellett a Kínai Gépjárműipari Hajtóakkumulátor Innovációs Szövetség jelentése szerint 2023-ban a beépített kapacitás tekintetében a kínai belföldi akkumulátorgyártók mintegy 97 %-os piaci részesedéssel rendelkeztek ([327]). A CBIA kínai akkumulátorgyártó tagjai legalább 66 %-os piaci részesedéssel rendelkeztek, míg a második legnagyobb gyártó BYD, amely 2023-ban Kína beépített kapacitásának 27 %-át adta, a CIAPS tagja. Az egyik vállalat, a China Aviation Lithium Battery (CALB) a CBIA igazgatótanácsának tagja, ugyanakkor állami tulajdonú vállalat is volt. A CATL önmagában Kína teljes beépített kapacitásának több mint 40 %-át képviselte 2023-ban, és tagja a CBIA igazgatótanácsának.

(767) A Bizottság azt is megjegyezte, hogy a CBIA és a CIAPS nem teszi közzé tagjai teljes listáját az interneten. Azáltal, hogy áttekintette éves jelentéseiket és az interneten elérhető egyéb információkat, például az ügyvezető szerveik tagjainak listáját a Bizottság meggyőződhetett arról, hogy a vállalatok részt vesznek a CBIA-ban, a CIAPS-ben és más ágazati szövetségekben. A kínai kormány által szolgáltatott információk, valamint a CBIA és a CIAPS tagjainak teljes jegyzékére vonatkozó hivatalos nyilvános adatok hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy még több akkumulátor-beszállító lehet tagja ezeknek a szövetségeknek.

(768) Végül, bár együttműködésük hiánya miatt nem lehetett következtetést levonni a SAIC csoport által végrehajtott akkumulátorbeszerzések értékével kapcsolatban, a Bizottság megállapította, hogy az általa bejelentett akkumulátor-szállítók mindegyike Kínában található. Ami a Geely csoportot illeti, beszerzéseinek legalább 65 %-a olyan vállalatoktól származott, amelyek vagy a CBIA tagjai, vagy részben állami tulajdonban voltak. A SAIC csoport esetében bár a beszerzési értékre vagy mennyiségre vonatkozó információk nem ellenőrizhetők, az aktában szereplő információk szerint négy fő akkumulátorszállítója részben közvetlenül vagy közvetve állami tulajdonban volt, a CBIA tagjai vagy a beszállítók egyik részvényesén (CATL) keresztül szoros kapcsolatban állt vele.

(769) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai belföldi piacot szinte kizárólag a belföldi akkumulátorbeszállítók látják el. Ezek a beszállítók jelentős többsége olyan szövetségek tagja, mint a CBIA és a CIAPS, és/vagy állami tulajdonban vannak.

(770) A Bizottság továbbá megvizsgálta a *kínai kormány és az akkumulátorbeszállítók közötti kapcsolatot* annak megállapítása érdekében, hogy a kormány érdemi ellenőrzést gyakorolt-e a szóban forgó szervezetek és azok piaci magatartása felett. A szövetségek szerepe döntő fontosságú annak bemutatásában, hogy a kínai kormány a szövetségeken keresztül hogyan biztosítja az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlesztésére irányuló szakpolitikai célkitűzéseinek végrehajtását.

(771) Miután a kínai kormány nem nyújtott be információkat az akkumulátoros elektromos járművek gyártásához használt akkumulátorok belföldi beszállítóinak számáról, és azok állami tulajdonlására és ellenőrzésére kifejezetten utaló jelekről, a Bizottságnak az alaprendelet 28. cikke értelmében a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia. E célból a Bizottság elemezte a mintában szereplő nem integrált két csoport (Geely csoport és SAIC csoport) akkumulátorbeszállítóinak helyzetét. A fent említettek szerint a kínai kormány nem nyújtotta be a kért információkat az akkumulátorbeszállítók és/vagy az akkumulátorgyártókat tömörítő szövetségek tulajdoni viszonyairól és ellenőrzéséről. Emellett a Geely csoport és a SAIC csoport független akkumulátorbeszállítói nem válaszoltak a kérdőívre, és nem szolgáltattak információkat a kínai kormány általi tulajdonlással és ellenőrzéssel kapcsolatban. A Bizottságnak ezért ezeket az információkat nyilvánosan hozzáférhető forrásokból kellett beszereznie. Ahol a Bizottság nem talált nyilvánosan hozzáférhető információkat, az alaprendelet 28. cikke alapján kellett következtetéseket levonnia.

([326]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/

([327]) Lásd: 323 lábjegyzet, 4. táblázat.

(772) Ami a SAIC csoportot illeti, bár a beszerzési értékre vagy volumenre vonatkozó információk nem voltak ellenőrizhetők, az aktában szereplő információk továbbra is azt mutatták, hogy a SAIC csoport négy fő akkumulátorbeszállítója, amelyektől az akkumulátorai jelentős részét vásárolta, közvetlenül vagy közvetve részben állami tulajdonban áll. Ami a Geely csoportot illeti, a 14 akkumulátorbeszállító közül háromról nyert megállapítást, hogy részben állami tulajdonban vannak. Megállapítást nyert, hogy a SAIC és a Geely csoport akkumulátorbeszállítóinak nagy része ágazati szövetségekhez tartozik. A Bizottság azt is megállapította, hogy a Rhodium-jelentésben ([328]) bemutatott és a kínai belföldi piacon 2020-ban tevékenykedő tíz legnagyobb akkumulátorgyártó közül legalább 7 részben állami tulajdonban van.

(773) A (763) preambulumbekezdésben már említett módon azok az akkumulátorbeszállítók, amelyekről megállapítást nyert, hogy a CBIA vagy a CIAPS tagjai voltak, 2020-ban a kínai piac több mint 86 %-át képviselték. A CALB a CBIA igazgatótanácsának tagja, ugyanakkor állami tulajdonú vállalat is volt ((765) preambulumbekezdés). A CATL, a kínai piac egyik kulcsfontosságú szereplője, amely 2020-ban 52 %-os részesedést mondhatott magáénak Kína belföldi piacán, a Geely és a SAIC csoport közvetlen és közvetett (közös vállalkozásokon keresztüli) beszállítója, valamint a CBIA igazgatótanácsának tagja.

(774) A kínai kormány együttműködésének hiányában a Bizottságnak nyilvánosan hozzáférhető információkra kellett támaszkodnia annak meghatározásához, hogy mely beszállítók tagjai a szövetségeknek. A Bizottság megjegyezte, hogy a CBIA és a CIAPS nem teszi közzé a tagok teljes listáját az interneten. Azáltal azonban, hogy áttekintette éves jelentéseiket és az interneten elérhető egyéb információkat, például az ügyvezető szerveik tagjainak listáját a Bizottság meggyőződhetett arról, hogy a vállalatok részt vesznek a CBIA-ban, a CIAPS-ben és más ágazati szövetségekben. A kínai kormány által szolgáltatott információk, valamint a CBIA és a CIAPS tagjainak teljes jegyzékére vonatkozó hivatalos nyilvános adatok hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy még több beszállító lehet tagja ezeknek a szövetségeknek.

(775) A CBIA továbbá csak az igazgatótanácsi tagok és az „*új tagok*” listáját teszi közzé. Ez utóbbiak közé tartoznak azok a tagok, amelyek 2017 márciusától kezdődően csatlakoztak, míg az egyesületet 1988-ban alapították. Az online információk szerint az egyesületnek több mint 500 csoporttagja van ([329]). A Bizottság információkat kért az interneten elérhető hiányos jegyzékben szereplő tagokról, és megállapította, hogy annak egyes állami tulajdonú vállalatok is részét képezik, beleértve nemcsak a nyersanyag-beszállítókat és az akkumulátorgyártókat, hanem az állami tulajdonú befektetési alapokat és kutatóintézeteket is. Ennek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány közvetlen ellenőrzést gyakorolhat olyan szervezetek felett, amelyek nemcsak az akkumulátoriparágazatban és az akkumulátorokhoz szükséges lítiumellátásban, hanem az akkumulátoros elektromos járművek teljes ágazatában is érintettek. Az a tény, hogy az akkumulátoros elektromos járművek ellátási láncának több szereplője is része a CBIA-nak, megerősíti azt a bizonyítékot, hogy a kínai kormány az ellátási lánc valamennyi szintjére kiterjedő keretet hozott létre.

(776) A Bizottság elemezte a CBIA és a CIAPS alapszabályát, hogy felmérje a szövetségek és tagjaik feletti kormányzati ellenőrzés szintjét. E célból a Bizottságnak az alaprendelet 28. cikke szerint teljes mértékben a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia, mivel a kínai kormány megtagadta a piac jellemzőire és azokra a szövetségekre vonatkozó információk szolgáltatását, beleértve a CBIA-t és a CIAPS-t is, amelyekről a Bizottság információkat kért ((279) preambulumbekezdés).

(777) A 28. cikk alkalmazására vonatkozó, a (282) preambulumbekezdésben részletezett észrevételeiben a kínai kormány tagadta a CBIA feletti ellenőrzést és a szövetséggel való hivatalos kapcsolatát. A vizsgálat azonban feltárta, hogy a kínai kormány azon állítása, miszerint nem gyakorol ellenőrzést a CBIA felett, és hogy a szövetségnek nincs hivatalos kapcsolata a kínai kormánnyal, tényszerűen nem helytálló. Éppen ellenkezőleg: a Bizottság megállapította, hogy a kínai kormány ellenőrzést gyakorol a CBIA és a CIAPS felett.

([328]) Rhodium-jelentés, 58. o.

([329]) Lásd: https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E7%94%B5%E6%B1%A0%E5%B7%A5%E4%B8%9A%E5%8D%8F%E4%BC%9A/7368598

(778) Először is a CBIA az Államtanács közvetlen irányítása alatt álló ágazati szövetség. Az Államtanács az Országos Népi Gyűlés végrehajtó szerve és Kínában az államhatalom legfelsőbb szerve. Létszáma korlátozott, többek között az elnökből, az alelnökökből és a főtitkárból áll. A CBIA alapszabályának ([330]) 3. cikke azt is előírja, hogy a szövetség „*a Kínai Kommunista Párt általános vezetése mellett jár el, és* […] *létrehozza a Kínai Kommunista Párt szervezeteit párttevékenységek végzésére és a pártszervezetek tevékenységeihez szükséges feltételek biztosítására*". Így a CBIA nem piaci szereplők által létrehozott és a szabad gazdaság piaci elveinek megfelelően eljáró független szervezet, hanem a kínai kormány által irányított és az Államtanácson keresztül általa irányított szervezet, amely így felel a kínai kormány által meghatározott közpolitikai célkitűzések megvalósításáért.

(779) Számos kínai ágazati szövetség az alapszabályában a kormány és a szövetség tagok közötti közvetítő szerepet határoz meg saját maga számára. A Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság, a Polgári Ügyek Minisztériuma és nyolc másik szervezeti egység által 2016-ban kiadott, az ipari szövetségek és a kereskedelmi kamarák átfogó felügyeletére vonatkozó intézkedések az ágazati szövetségekben és a kereskedelmi kamarákban pártszervezetek létrehozására szólítottak fel, és előírták, hogy a pártépítési ([331]) követelményeket az ágazati szövetségek alapszabályában kell rögzíteni. Annak ellenére, hogy a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság 2019-ben bevezette az ágazati szövetségek és a kereskedelmi kamarák kormánytól való intézményi elkülönítésének deklarált feladatával kapcsolatos gyakorlatot, a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság ezzel kapcsolatban kiadott véleményei ([332]) hivatalosan előirányozták az intézmények, feladatok, pénzügyi eszközök stb. szétválasztását, nemcsak az ágazati szövetségek kormányzati szervektől való folyamatos pénzügyi függőségét biztosították, hanem felettük a KKP folyamatos, teljes ellenőrzését is: „*A társadalmi szervezetek pártépítő munkatestületei minden szinten megerősítik a konkrét iránymutatásokat, mélyen előmozdítják a pártépítést a független ágazati szövetségekben és kereskedelmi kamarákban,* […] *átfogóan erősítik a párt vezető szerepét az ágazati szövetségekben és a kereskedelmi kamarákban, és biztosítják, hogy a párt munkája megszakítás nélkül működjön, és a pártszervezetek szerepe ne gyengüljön a függetlenítési folyamatban.* […] […] *A társadalmi szervezetek pártépítő munkatestületei minden szinten arra ösztönzik az ipari szövetségeket és a kereskedelmi kamarákat, hogy alapszabályukba vezessék be a pártépítési munka követelményét annak érdekében, hogy kiegészítsék azokat a munkamechanizmusokat, amelyek biztosítják a pártszervezetek részvételét a főbb kérdésekkel kapcsolatos döntéshozatalban, és egységesítsék az irányítást*" ([333]). A vélemények azt is biztosították, hogy az ágazati szövetségek pénzügyileg függjenek a kormányzati hatóságoktól, és a KKP teljes körű ellenőrzése alatt álljanak ([334]).

(780) Másodszor: a CBIA végrehajtói jogkörét az igazgatótanács gyakorolja, amelyet az egyesület valamennyi tagjából álló közgyűlés választ meg a tagok közül (az alapszabály 21. cikke). A kínai kormány teljes mértékben részt vesz az igazgatótanács jelöltjeinek kiválasztásában is. A CBIA alapszabályának 22. cikke szerint a jelöltek kiválasztásáért felelős bizottságba „*a felügyelőbizottság képviselői*" és „*a pártszervezet képviselői*" tartoznak. Az igazgatótanács ülésének akadályoztatása esetén a bizottság tagjait közvetlenül a pártépítő vezető ügynökség választja ki. A pártépítő szervek felelősek a pártideológia bővítésével kapcsolatos valamennyi tevékenységért. „*A közigazgatási szervektől való átfogó függetlenítését célzó ipari szövetségek és kereskedelmi kamarák reformjának végrehajtásáról szóló vélemények*" (a továbbiakban: *az ipari szövetségekről szóló vélemények*) szerint a társadalmi szervezetek pártépítő munkatestületei „*átfogóan erősítik a párt vezető szerepét az ipari szövetségek és a kereskedelmi kamarák felett, és biztosítják, hogy a párt munkája megszakítás nélkül működjön, és a pártszervezetek szerepe ne gyengüljön a szétválasztás folyamatában. […] […] A társadalmi szervezetek pártépítő munkatestületei minden szinten arra ösztönzik az ipari szövetségeket és a kereskedelmi kamarákat, hogy alapszabályukba vezessék be a pártépítési munka követelményét annak érdekében, hogy kiegészítsék azokat a munkamechanizmusokat, amelyek biztosítják a pártszervezetek részvételét a főbb kérdésekkel kapcsolatos döntéshozatalban, és egységesítsék az irányítást*" ([335]). Az igazgatók megválasztásával és visszahívásával megbízott tagok közgyűlésének összehívásához a pártépítő vezető ügynökség jóváhagyása is szükséges. A kormánynak a szövetség napi

([330]) A Kínai Akkumulátorágazati Szövetség (CBIA) alapszabálya, megtekinthető a következő internetcímen: http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html

([331]) A pártépítési munka változatos lehet, és végső soron a párt befolyásának növelését célozza a vállalatokban, egyesületekben, közigazgatási szerveknél stb. A pártépítés hivatalos meghatározása itt érhető el: http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html: „*A pártépítési munka tartalma viszonylag gazdag, beleértve a politikai konstrukciót, az ideológiai építkezést, a szervezeti felépítést, a stílusépítést, a fegyelmet, a korrupció elleni küzdelmet és a rendszerépítést.*"

([332]) „Vélemények az ágazati szövetségek és kereskedelmi kamaráknak a közigazgatási szervektől való átfogó függetlenítését célzó reform végrehajtásáról", NDRC, Polgári Ügyek Minisztériuma és mások, 2019. június 14.; megtekinthető a következő internetcímen: http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm

([333]) A Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság véleményei, 4. szakasz.

([334]) Lásd a Kínáról szóló jelentés 2.3.3. szakaszát, 24–25. o. és a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság véleményei 3. pontjának (2) bekezdését, amelyek szerint a közigazgatási szerveket arra ösztönzik, hogy minősített ágazati szövetségektől vásároljanak szolgáltatásokat.

([335]) Lásd: Kínáról szóló jelentés, 2.3.3. szakasz, 25–26. o., valamint a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság véleményei, 4. szakasz.

tevékenységeire gyakorolt befolyását az alapszabály 36. cikke is hangsúlyozza, amely előírja, hogy a szövetségért felelős személyeknek „*a Kínai Kommunista Párt vezetéséhez kell fordulniuk, támogatniuk kell a kínai jellegű szocializmust, határozottan végre kell hajtaniuk a párt irányvonalát, elveit és politikáit, és jó politikai tulajdonságokkal kell rendelkezniük*”. A szövetségért felelős személyek közé tartozik az elnök, a huszonhárom alelnök és egy főtitkár. Több állami tulajdonú vállalatot is kineveznek alelnöknek. A fentiek alapján a CBIA nemcsak az Államtanács irányítása alatt áll, hanem továbbra is a kínai kormány ellenőrzése alatt áll a CBIA igazgatása és a munkájáért felelős legfontosabb személyek felett.

(781) Alapszabálya 46. cikkének (5) bekezdése továbbá úgy rendelkezik, hogy a felügyeleti tanácsnak jelentenie kell a társulás munkája során felmerült problémákat a pártépítő vezető ügynökségeknek és az iparirányítási részlegeknek. Emlékeztetni kell arra, hogy a DS379-ben a kínai állami tulajdonú kereskedelmi bankok összefüggésében az annak értékeléséhez szükséges információk, hogy egy jogalany közjogi szervnek minősül-e, a (415) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a KKP jelentős befolyást tartott fenn választásuk során.

(782) A CBIA és a kínai kormány közötti kapcsolatot a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság jelentései ([336]) és az online sajtócikkek is megerősítik. A CBIA 2020-ban Pekingben tartott nyolcadik kongresszusáról szóló jelentésben Zhang Chonghe, a Kínai Nemzeti Könnyűipari Tanács (a továbbiakban: CNLIC) elnöke, amelynek a CBIA is tagja, és amelytől iránymutatást kap ([337]), hangsúlyozta, hogy a CBIA „*a kormány jó segítőjeként*” szolgált ([338]), és többek között módosításokat javasolt számos iparpolitika tekintetében, és tükrözi a vállalatok kormány felé fennálló követeléseit. A CBIA-hoz hasonlóan a CNLIC az Államtanács alá tartozó SASAC irányítása alatt áll, és tevékenységi köre kiterjed az ipari tervek és iparpolitikák kidolgozásában való részvételre, a könnyűiparra összpontosító ipari klaszterek és régiók kiépítésére, „*az ágazati magatartás szabványosítására*”, valamint „*a kormány és az érintett szervezeti egységek által rábízott egyéb feladatok ellátására*” ([339]). Valójában maga a szövetség szerint mindig is elkötelezett volt „***a kormány szolgálata***” mellett ([340]) (utólagos kiemelés).

(783) Ugyanezen rendelkezések a CIAPS esetében is érvényesek. A CBIA-hoz hasonlóan (lásd a (779) preambulumbekezdést), a végrehajtási hatáskört az igazgatótanács gyakorolja (21. cikk). A kínai kormány teljes mértékben részt vesz az igazgatótanács jelöltjeinek kiválasztásában. A CIAPS alapszabályának 22. cikke szerint a jelöltek kiválasztásáért felelős bizottságba „*az igazgatótanács tagjai, a felügyelőbizottság tagjai*” és „*a pártszervezet képviselői*” tartoznak. Az igazgatótanács ülésének akadályoztatása esetén a bizottság tagjait közvetlenül a pártépítő vezető ügynökség választja ki. Így nemcsak a CBIA az Államtanács irányítása alatt áll, hanem a kínai kormány is ellenőrzést gyakorol a CBIA igazgatása és a munkájáért felelős legfontosabb személyek felett. Alapszabálya 46. cikkének (5) bekezdése azt is előírja, hogy a felügyeleti tanácsnak jelentenie kell a társulás munkájában meglévő problémákat a pártépítő vezető ügynökségeknek és az iparirányítási részlegeknek.

([336]) Lásd: https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. Különösen a Xia Nong, a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság ipari osztályának első szintű felügyelője reményét fejezte ki, hogy a CBIA „*továbbra is megbízható hídként és összekötőként fog működni a »kettős forgalom« új fejlődési mintája mellett […]*”.

([337]) A CNLIC tagszervezeteinek jegyzéke megtekinthető a következő internetcímen: http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html

([338]) „Csatlakozzon a pártépítéshez, hogy vezető szerepet töltsön be a szövetség munkájában, és előmozdítsa az akkumulátoripar átalakítását és korszerűsítését, valamint a zöld fejlesztést”, Sohu, 2020. október 31. Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.sohu.com/a/428642882_118081

([339]) A CNLIC alapszabálya megtekinthető a következő internetcímen: http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html

([340]) „Meng Xiangfeng, a CATL elnöki asszisztense és küldöttsége látogatást tett a cserékért felelős szövetségnél”, CBIA, 2023. február 15. Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html

(784) A CIAPS alapszabályának 21. cikke előírja, hogy a szövetség igazgatóinak „*a KKP vezetéséhez kell fordulniuk, támogatniuk kell a kínai jellegű szocializmust, határozottan végre kell hajtaniuk a párt irányvonalát, elveit és politikáit, és jó politikai tulajdonságokkal kell rendelkezniük*”. Ahogy a CBIA esetében is, az igazgatótanács ülésének akadályoztatása esetén a bizottság tagjait közvetlenül a pártépítő vezetőségi szerv választja ki. A CIAPS nemcsak az Államtanács irányítása alatt áll, hanem a kínai kormány továbbra is ellenőrzést gyakorol a szövetség igazgatása és a munkájáért felelős legfontosabb személyek felett.

(785) A (779) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a kínai kormány olyan rendszert hozott létre, amely biztosítja, hogy a szövetség valamennyi irányító és ügyviteli szervét – például az igazgatótanácsot, az elnököt, az alelnököket és a főtitkárt – a KKP és a kínai kormány szakpolitikai célkitűzéseinek előmozdítása érdekében válasszák ki. Amint azt a (197)–(203) és a (704)–(705) preambulumbekezdés már részletesen tárgyalja, a kínai jogi és gazdasági környezetet, amelyben az akkumulátoros elektromos járművek alapanyag-beszállítói működnek, a kormány erős és széles körű ellenőrzése jellemzi. Az ilyen kiterjedt ellenőrzés bizonyítéka többek között az Alkotmány 11. cikkében található, amely szerint a kormány kifejezetten felügyeletet és ellenőrzést gyakorol a gazdaság nem állami szektorai felett is (lásd különösen a (199) preambulumbekezdést).

(786) Emellett a Bizottság megállapította, hogy a KKP-tagok és -szervezetek több akkumulátorbeszállítóban is jelen vannak és mindenre kiterjedő hatást gyakorolnak. A társasági jog ([341]) szerint nemcsak az állami tulajdonú vállalatoknál, hanem magánvállalatoknál is „*létre kell hozni a Kínai Kommunista Párt szervezetét, hogy a Kínai Kommunista Párt alkotmányával összhangban a párt tevékenységeit végezze. A pártszervezet tevékenységeihez szükséges feltételeket a vállalat biztosítja*”. Ezenkívül a KKP Központi Bizottságának és az Államtanácsnak a vállalkozók fejlődését szolgáló egészséges környezet megteremtéséről, a vállalkozói szellem előmozdításáról és a vállalkozók szerepének szabad érvényesüléséről szóló 2017. évi véleményei ([342]) nem hagynak kétséget a KKP-szervezetek vállalatokban betöltött szerepét illetően: „*Feladat a magánvállalkozók képzése és irányítása a párt vezetésének támogatása és a vállalkozások pártépítési munkájának támogatása érdekében. A nem állami vállalatok pártépítő munkamechanizmusának létrehozása és javítása, a pártépítő munka különböző módjainak aktív feltárása, emellett törekedni kell a pártszervezés és a nem állami vállalatoknál végzett munka lefedettségének kiterjesztésére. Szabad teret kell engedni a pártszervezeteknek arra, hogy a munkavállalók tömegében betöltsék alapvető politikai szerepüket, a vállalkozások fejlesztésében pedig vezető szerephez jussanak.*” A CATL KKP-tagjai valójában úgy vélik, hogy „*pártépítési munkájuknak része a vállalkozás fejlődésének vezetése is*” ([343]).

(787) Azt, hogy a KKP az állami tulajdonú vállalatok mellett a magánszervezetek felett is ellenőrzést gyakorol, alátámasztja a Kínai Értékpapír-szabályozó Bizottság (CSRC) által 2018-ban kiadott „*Vállalatirányítási iránymutatások tőzsdén jegyzett társaságok számára* ([344])”, amelynek 5. cikke előírja, hogy „*a tőzsdén jegyzett társaságoknál a társasági jog rendelkezéseinek megfelelően létre kell hozni a Kínai Kommunista Párt szervezeteit párttevékenységek végzésére. A pártszervezetek tevékenységéhez szükséges feltételeket a tőzsdén jegyzett társaságok biztosítják. Az állami ellenőrzés alatt álló jegyzett társaságok a társasági joggal és a vonatkozó szabályozással összhangban, valamint a társaság sajáttőke-struktúrájára, üzleti tevékenységére és egyéb tényleges feltételeire figyelemmel alapszabályukba belefoglalják a pártépítési munkára vonatkozó követelményeket*”. Ez megerősíti, hogy a KKP befolyást gyakorol minden típusú kínai vállalatra, és befolyásának gyakorlására felhasználhatja a vállalkozásokon belüli pártépítő egységeket. Emellett Kína legnagyobb akkumulátorgyártói (CATL, BYD és Gotion) mindegyike a shenzheni értéktőzsdén jegyzett társaság, és rájuk nézve kötelezőek a CRSC által kiadott iránymutatások. Ezt megerősíti a CATL alapszabályának 12. cikke, amely előírja, hogy a vállalat „*kommunista pártszervezetet hoz létre és párttevékenységeket végez a Kínai Kommunista Párt alkotmányának rendelkezéseivel összhangban. A pártszervezet tevékenységeihez szükséges feltételeket a vállalat biztosítja.*” ([345]).

([341]) Megtekinthető a következő internetcímen:http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml

([342]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm

([343]) A sajtóközleményt lásd: https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html

([344]) Lásd: https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm

([345]) Lásd a CATL alapszabályát (2022. május), elérhető a CATL honlapján: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

(788) Emellett Zeng Yuqun, a CATL elnök-vezérigazgatója 2022 decembere óta egyben az Össz-Kínai Ipari és Kereskedelmi Szövetség (ACFIC) alelnöke is ([346]). Az ACFIC a KKP vezetésével működő kereskedelmi kamara, amelynek „*tagságát főként magánvállalkozások és magántulajdonú piaci szereplők alkotják*” ([347]). Az ACFIC alapszabálya alapján annak alkalmazási köre „*a magántulajdonú piaci szereplők ideológiai és politikai munkájának megerősítése és javítása*”, valamint „*iránymutatás a magántulajdonú piaci szereplők számára, hogy tudatosan ötvözzék egyéni fejlődésüket a nemzeti fejlesztéssel*” (1. cikk és 1. cikk (2) bekezdés). Az ACFIC alapszabályának 2. cikke szerint a szövetség feladata a KKP-politikák végrehajtásával kapcsolatos vizsgálatok és kutatások elvégzése is. Szintén a szövetség vezérelve, hogy segítse a kormányt a magángazdaság irányításában és szolgálatában (3. cikk).

(789) Többek között a következők alapján: a) a kínai kormány által az ebben a szakaszban elemzett kínai gazdasági szövetségek (nevezetesen a CBIA és a CIAPS) felett gyakorolt ellenőrzés szintje, b) a kínai belföldi akkumulátorgyártók többségének részvétele, valamint c) az, hogy a legnagyobb kínai akkumulátorgyártót, a CATL egyben a CBIA ([348]) és az ACFIC (a KKP vezette kereskedelmi kamara kifejezett célja, hogy a magánvállalkozásokat a KKP-politikák végrehajtásának megfelelően orientálja) alelnökségi feladatait is ellátja, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az akkumulátorpiacot több olyan vállalat uralja, amelyeket az állam irányít és ellenőriz a CBIA-ban és a CIAPS-ben való részvételük révén. Tekintettel a szövetségek vezetésében való jelenlétre, valamint üzleti döntéseinek irányítására, a kínai kormány a CBIA-ban és a CIAPS-ben való részvételük révén érdemi ellenőrzést gyakorol az akkumulátorbeszállítók felett.

(2) *Az akkumulátorbeszállítók alapvető jellemzői és funkciói*

(790) Az inputbeszállítók szövetségeken keresztül történő szervezése és a kínai kormánnyal való kapcsolatuk azt mutatja, hogy az inputbeszállítókat kormányzati hatáskörrel ruházzák fel közfeladatok ellátása tekintetében. Az inputbeszállítók ahelyett, hogy szabadpiaci szereplőként működnének, az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlesztésére kijelölt kormányzati feladatot látják el. Ezeket a funkciókat a kínai kormány közvetlen támogatásával működő inputbeszállítók látják el, amikor az akkumulátoros elektromos járművek gyártóinak a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében szolgáltatnak kulcsfontosságú inputokat.

(791) Amint arra a 3.1. szakasz már kitért, a Bizottság bizonyítékot talált arra vonatkozóan, hogy a kínai kormány teljes körű ellenőrzést gyakorol mind a CBIA és a CIAPS, mind pedig azok tagjai felett. Ezért a Bizottság vizsgálatát a CBIA, a CIAPS és tagjaik által ellátott feladatokra összpontosította, amelyek kormányzati jellegűnek minősíthetők.

(792) A CBIA teljes mértékben részt vesz az iparpolitika kialakításában azáltal, hogy véleményeket és javaslatokat fogalmaz meg a kormány számára, emellett az akkumulátorágazat jogszabályi és szabályozási keretének végrehajtásában is szerepet vállal. A CBIA alapszabálya II. fejezete 6. cikkének (1) bekezdése és 6. cikkének (10) bekezdése kifejezetten kimondja, hogy a szövetség tevékenységi köre „*az akkumulátoripar fejlesztési tervének kidolgozásában és megszervezésében való részvétel, […] valamint a kormány által kidolgozott tervek és kapcsolódó politikák végrehajtásának előmozdítása*”, valamint „*a kormány és az érintett szervezeti egységek által engedélyezett vagy rábízott egyéb feladatok elvégzése*”. E tekintetben a Bizottság emlékeztet arra, hogy a tervek végrehajtása nem pusztán indikatív keret, hanem a jogszabályban – többek között a Kínai Népköztársaság alkotmányában – előírt keret ([349]).

(793) A Bizottság erre vonatkozó bizonyítékokat talált a CBIA honlapján. ([350]) A CBIA az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium és az olyan kulcsfontosságú vállalatok, mint a CATL és a Sunwoda, egy másik kisebb kínai akkumulátorgyártó képviselőivel együtt részt vett egy vitaülésen, amelyen kidolgozták „*az akkumulátoripar fejlesztésére vonatkozó tizennegyedik ötéves tervet*” ([351]), és javaslatokat tettek többek között az iparpolitikák, a belföldi és

([346]) „Zeng Yuqun, Chairman of CATL, was elected as the new Vice Chairman of the All-China Federation of Industry and Commerce”, The Paper, 2022. december 13. Megtekinthető a következő internetcímen: https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html

([347]) Az ACFIC alapszabálya megtekinthető a következő internetcímen: https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/

([348]) Lásd: http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html

([349]) A Kínáról szóló jelentés 4.3.1. fejezete, 93. o., valamint a Kínai Népköztársaság alkotmányának 62., 67. és 89. cikke, elérhető a következő internetcímen: https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html

([350]) Lásd a Kínai Akkumulátoripari Szövetség (China Battery Industry Association) vitaülését a „tizennegyedik ötéves terv az akkumulátoripar fejlesztésére” című dokumentum kidolgozásáról, Kínai Akkumulátoripari Szövetség, 2021. augusztus 23. Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html

([351]) Utóbb „Az alternatív energiatárolás tizennegyedik ötéves fejlesztési terve” címmel véglegesítették. Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf

külföldi fogyasztói piacok, valamint a zöld fejlődés felülvizsgálatára. A CBIA honlapján közzétett információk szerint a munkacsoport és az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium szorosan együttműködött a terv elkészítésén, „*hogy az olyan irányadó dokumentummá váljon, amely vezető szerepet tölthet be az iparágban, valamint a kormányt és a vállalkozásokat szolgálhatja*”.

(794) Megállapítást nyert továbbá, hogy a CBIA rendkívüli hatáskörrel rendelkezik „*az ágazati fegyelem megerősítésére*”, a szövetség, az iparág és a tagok tevékenységének szabályozására, valamint a tagok közötti kapcsolatok koordinálására ([352]). Az ágazati önfegyelem és a piaci magatartás megerősítése több nemzeti tervben is megjelenő egyedi utasítás (lásd a (747) és a (748) preambulumbekezdést). A CBIA alapszabályának 11. cikke előírja, hogy a tagoknak be kell tartaniuk a szövetség szabályzatát, és végre kell hajtaniuk annak határozatait.

(795) A CBIA alapszabályában fellelt bizonyítékok mellett a honlapján elérhető bemutatkozó rögzíti, hogy a szövetség célja „*a vállalkozások és iparágak igényeinek tükrözése, a vállalkozások és más ágazati szereplők magatartásának szabályozása, tagjai törvényes jogainak és érdekeinek védelme, a nemzeti politikák és jogszabályok végrehajtása, az egész iparág gazdasági, technológiai és irányítási szintjének folyamatos javítása, az ágazat egésze fejlődésének előmozdítása, […] az ágazat piacának előmozdítása […], valamint a vállalati* termelés, *értékesítés és export kérdéseinek összehangolása*” ([353]). A CBIA kiáltványa ([354]) szerint a szövetség küldetése „*a tagok igényei, az iparfejlesztés és a kormányzati irányítás meggyőződéses ellátása*”, és célja „*egy olyan első osztályú szövetség létrehozása, amely vezető szerepet tölt be a globális akkumulátoripar fejlődésében*”. Az alapszabály 2. cikke alapján a szövetség összekötő szerepet is ellát a kormány és a tagok között. A CBIA alapszabálya 10. cikkének (2) bekezdése szerint a tagok felügyelik is a szövetség munkáját.

(796) A CIAPS szintén az akkumulátoriparhoz kapcsolódó vállalkozásokból és intézményekből álló szövetség. A szövetség célja nemcsak tagjainak szolgálata, hanem a hazai és külföldi piacokon való terjeszkedésük elősegítése, valamint az ágazat általános technológiai fejlődésének és ipari fejlődésének előmozdítása is. A CBIA-hoz hasonlóan a CIAPS alapszabályának 3. cikke ([355]) úgy rendelkezik, hogy a szövetség a Kínai Kommunista Párt vezetéséhez tartozik, a nemzeti politikákat követi, és párttevékenységeket végez. A CIAPS feladata továbbá, hogy ajánlásokat tegyen a kormányzati szervek számára az akkumulátorágazatra vonatkozó politikák és szabályozások kialakítására vonatkozóan (6. cikk (1) bekezdés), és összekötő szerepet töltsön be a kormányzat között azáltal, hogy továbbítja a tagok igényeit a kormánynak, és segíti a tagokat a kormányzati politikák végrehajtásában (6. cikk (1) bekezdés), megszervezi az ágazati szabályok és szabályozások kidolgozását; feladata továbbá, hogy „*segítse a kormányt a piaci magatartás szabályozásában, bővítse a tagok piacait, teremtse meg a tisztességes és rendezett verseny külső környezeti feltételeit*”, és védje mind a tagok, mind az ipar érdekeit (6. cikk (3) bekezdés). Végül a 6. cikk (14) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a szövetség „*a kormányzati szervek és a hatóságok által rábízott egyéb, az ágazat számára előnyös tevékenységeket végez*”. A CIAPS tagjai hatáskörrel rendelkeznek a szövetség munkájának felügyeletére is (10. cikk).

(797) Ezenkívül a CIAPS alapszabálya a 11. cikkében kötelezettségeket ír elő tagjai számára, amelyek szerint a tagoknak „meg kell felelniük a szövetség alapszabályának és különböző rendelkezéseinek, és végre kell hajtaniuk a szövetség határozatait”.

(798) Ezért a CIAPS nemcsak tanácsadói feladatokat lát el a kormány számára, és közvetítőként jár el a kínai kormány és tagjai között, hanem rendkívüli hatáskörrel is rendelkezik tagjai és az akkumulátoriparban tevékenykedő egyéb szervezetek piaci magatartásának szabályozására. A szereplők piaci magatartására és az árképzési mechanizmusra vonatkozó hasonló rendelkezéseket tartalmaz a Shenzhen Battery Industry Association (SBIA) alapszabálya, amelynek a Sunwoda is tagja. Az SBIA a shenzheni kormányzat irányítása alatt áll, és kifejezetten rendelkezik a tagok közötti árvitákban való koordinációról. Az SBIA alapszabálya kimondja, hogy a szövetség „*[a]z árigazgatással foglalkozó szervezeti egység iránymutatása alapján felügyeli a termékek vagy szolgáltatások árazását az ágazaton belül, koordinálja a tagok közötti árvitákat, és fenntartja a tisztességes versenyt*” ([356]).

([352]) Lásd a CBIA alapszabálya 6. cikkének (8) bekezdését.
([353]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.chinabattery.org/detail/1101.html
([354]) Lásd: http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html
([355]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html
([356]) Lásd az SBIA alapszabálya 8. cikkének (8) bekezdését, megtekinthető a következő internetcímen: http://www.szbattery.org/bylaws.html

(799) A CBIA-hoz hasonlóan a CIAPS tagjai is kormányzati hatáskörrel rendelkeznek abban az értelemben, hogy egyénileg és kollektíven döntéseket hozhatnak a szövetség nevében és befolyásolhatják e döntéseket, valamint az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlesztése érdekében a kormány nevében feladatokat láthatnak el. Ezek a szövetségek kormányzati feladatokat is ellátnak, mivel szerepük a kínai kormány azon politikáinak végrehajtása, amelyek célja, hogy olcsón biztosítsanak akkumulátorokat és nyersanyagokat az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlődéséhez, és felügyeljék, hogy valamennyi érintett beszállító teljes mértékben megfelel-e ezeknek. Ennek fényében a Bizottság a CIAPS-t és tagjait a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 1.1. cikke a) pontjának 1. alpontja értelmében vett „közjogi szervnek" tekintette.

(800) A Bizottság azt is értékelte, hogy az akkumulátorbeszállítók, különösen a CATL, a kínai belföldi piac egyik jelentős szereplője, rendelkeznek-e kormányzati hatáskörrel, és gyakorolják-e ezt a hatáskört a kormányzati feladatok ellátása során. A bizonyítékok szerint az akkumulátorbeszállítók betartják és végrehajtják a kínai kormánynak a 3.7.2.1.1. szakasz i. pontjában meghatározott szakpolitikai célkitűzéseit, ezáltal kormányzati feladatokat látnak el.

(801) A kormányzati feladatokat ellátó állami szerv szerepét jól szemlélteti a CATL magatartása az akkumulátorok és az akkumulátoros elektromos járművek piacán, amelynek során stratégiai közös vállalatokból álló hálózatot épített ki a következő állami tulajdonú vállalatokkal: FAW, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive, valamint legutóbb a BAIC vállalattal is ([357]). Ezek a partnerségek szoros kormányzati kapcsolatokat mutatnak, amelyek nemcsak a CATL pozíciójának megszilárdításához járulnak hozzá, hanem az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának javát is szolgálják abban az értelemben, hogy stabil ellátást biztosítanak az akkumulátoros elektromos járművek e gyártói számára a CBIA igazgatótanácsának egyik tagjától ([358]). Ugyanebben a szellemben a CATL közös vállalkozásról szóló megállapodást is aláírt a Geely csoporttal ([359]), amelynek célja „*stabil ellátás*" biztosítása és „az alkatrészek beszerzési árának csökkentése, *és következésképpen az elektromos autók versenyképességének növelése*". Ez azt mutatja, hogy az ilyen dinamika nem korlátozódik az akkumulátoros elektromos járművek állami tulajdonú gyártói, de befolyásolja a magántulajdonban lévő vállalatok magatartását is.

(802) A kapcsolatban álló vállalatokkal folytatott ügyletek tekintetében a Bizottság megállapította, hogy a CATL alapszabályának 46. cikke úgy rendelkezik, hogy a társaság és kapcsolt felei közötti ügyletek mentesülhetnek a részvényesi közgyűlés elé megvitatás céljából történő benyújtás alól, amennyiben „*a kapcsolt felekkel folytatott ügylet árát az állam határozza meg*" ([360]). Hasonló rendelkezést tartalmaz a CATL kapcsolt felekkel bonyolított ügyleteket kezelő rendszere (22. cikk) ([361]). A Bizottság úgy ítélte meg, hogy semmi nem indokolna egy ilyen rendelkezést, ha az ágazatban – különösen a nyersanyagok és/vagy akkumulátorok beszerzése/értékesítése során – az árakat nem államilag rögzítenék. Tekintettel a CATL és az akkumulátoros elektromos járművek állami tulajdonú gyártói által aláírt, fent említett közös vállalatokra, a CATL és a mintában nem szereplő két nem integrált gyártó közötti közös vállalatokra, valamint a Geely és a SAIC csoport által a CATL-től történő akkumulátorvásárlások nagy arányára, a jelek szerint a kínai kormány kulcsszerepet játszik az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának szállított akkumulátorokkal kapcsolatos ármechanizmusban, és hogy a CATL kormányzati hatáskört gyakorol feladatainak ellátása során.

([357]) FAW/CATL established a new company, Ningde, a popular brand, gathered six state-owned enterprise partners, Sohu, 2024. április 26. Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.sohu.com/a/310427005_205282

([358]) A SAIC kapcsán lásd: „CATL, SAIC's joint ventures celebrate first spade cut for power battery base phase II", Gasgoo, 2021. június 22. Megtekinthető a következő internetcímen: https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html
Lásd az utolsó bekezdést: *„Ez a megállapodás lehetővé teszi számukra, hogy számos területen egyeztetést kezdjenek többek között a közös fejlesztésről, a stabil ellátásról […]."*
A FAW témájában lásd: „China's FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL", Yicai, 2019. február 28., elérhető: https://www.yicaiglobal.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl: *„A FAW számára a csatlakozás versenyképes áron biztosíthatja az energiatároló egységek ellátását."*
A GAC kapcsán lásd: „GAC and CATL Agreed to Establish Two Joint Ventures", GAC Group, 2018. július 19. Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931: *„A GAC számára az együttműködés biztosítja az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek alapvető alkotóelemeinek stabil ellátását, tovább csökkenti a beszerzési költségeket, és fokozza piaci versenyképességét."*

([359]) https://www.electrive.com/2019/01/02/geely-catl-found-battery-jv-in-china/

([360]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

([361]) https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=300750&id=9876443

(803) Kína vezető akkumulátorgyártójaként a belföldi akkumulátorpiac 52 %-át uraló ([362]) CATL a nemzeti és helyi tervekben is széles körben szerepel, különösen Guizhou-ban és Fujianban. Guizhou-ban a CATL számos együttműködési megállapodást írt alá a helyi önkormányzattal, amint az a (730) preambulumbekezdésben szerepel. Ezenkívül a CATL elektrokémiai energiatárolási technológiával foglalkozó nemzeti műszaki kutatóközpontjának létrehozása az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv ([363]) egyik kulcsfontosságú feladatát tükrözi ((729) preambulumbekezdés). A CATL *„a kínai lítiumakkumulátor-ipar fejlesztésének gerinceként […] vezető szerepet vállalt, és együttműködés keretében létrehozta az elektrokémiai energiatárolási technológiával foglalkozó nemzeti műszaki kutatóközpontot”* ([364]). A kutatóközpont hat egyetemből áll, köztük a Tsinghua Egyetemből és a Xiamen Egyetemből, két tudományos kutatási egységből, köztük a China Electric Power Research Institute-ból és a China Automotive Technology R&D Centerből, valamint hét upstream és downstream vállalatból, köztük a Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd.-ből áll. A tudományos kutatási egységek és a Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd mind állami tulajdonú vállalatok.

(804) Az elektrokémiai energiatárolási technológiával foglalkozó nemzeti műszaki kutatóközpont az egyik legújabb példa arra, hogy a CATL kulcsfontosságú nemzeti feladatokat lát el. Például a CATL vállalati társadalmi felelősségvállalásról szóló 2019. évi jelentésében a vállalat hangsúlyozza, hogy fő eredményei közül 2016-ban *„a tizenharmadik ötéves terv szerinti nemzeti K+F-terv keretében konkrét K+F-feladatokat vállalt mind az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek, mind az intelligens hálózatok terén; létrehozta CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. Academician Expert Workstation, valamint Jiangsu CATL Technology Co., Ltd. vállalatokat”* ([365]).

(805) Az állami tulajdonú vállalatokkal való együttműködésen és a kulcsfontosságú nemzeti feladatok elvégzésén túl a Bizottság megállapította, hogy 2023-tól a CATL árengedmények kínál, ami a piaci részesedésük megtartása érdekében arra késztette a többi szereplőt, hogy kövessék a példáját. Az online elérhető információk szerint a CATL a mintegy 470 000 jüan/t piaci árnál olcsóbban, 200 000 jüan/t áron biztosított lítium-karbonátot az autógyártóknak, hogy megszilárdítsa egyes ügyfelei, nevezetesen a Li Auto, a NIO, a Huawei és a Zeekr (a Geely csoport által forgalmazott egyik márka) hűségét ([366]). A CATL kedvezményprogramja néhány „stratégiai” vállalatot céloz meg, amelyeknek a következő három évben az akkumulátorok 80 %-át a CATL-től kell beszerezniük ([367]). 2023 júliusában az akkumulátorgyártó állítólag arra is felkérte a katódanyag-beszállítókat, hogy a lítium-karbonát árainak kiegyenlítésére 5–10 százalékos kedvezményt kínáljanak ([368]). Hogy lépést tartsanak a CATL áraival, más akkumulátorgyártók is hasonló csökkentést vezettek be ([369]). A CATL által kínált kedvezményt a Geely csoport ellenőrzött mintában szereplő gyártóinál talált bizonyítékok is megerősítették. Valójában a vizsgálati időszak alatt a Zeekr márkanéven gyártott modellekre vonatkozóan megállapítást nyert, hogy a többi gyártóhoz képest magasabb támogatáskülönbözet vonatkozik az akkumulátorokra.

(806) A fentiek alapján a Bizottság tovább vizsgálta, hogy az a tény, hogy az akkumulátorbeszállítókat kormányzati hatáskörrel ruházták fel, és „közjogi szerveknek” minősültek, hatással volt-e az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártóinak áraira.

([362]) Rhodium-jelentés, 42. o.

([363]) Lásd az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv III. szakaszának (1) bekezdését.

([364]) „The awarding ceremony of the National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology was grandly held at CATL”, CATL, 2019. január 22. Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.catl.com/news/4041.html

([365]) Lásd: a CATL 2019. évi CSR jelentése, 10. o., megtekinthető a következő internetcímen:https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf

([366]) Lásd: CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers, DigTimes Asia, 2023. február 20. Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html

([367]) Ugyanott.

([368]) Lásd: CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10% discount on lithium carbonate prices, CnEVPost, 2023. július 20. Megtekinthető a következő internetcímen: https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/

([369]) Lásd: CATL launches „lithium ore rebate” plan to car companies, setting off a price war in the battery industry, 36kr, 2023. február 17. Megtekinthető a következő internetcímen: https://36kr.com/p/2135430109806721

(807) A Bizottság a (798) preambulumbekezdésben arra a következtetésre jutott, hogy mind a CBIA, mind a CIAPS kormányzati hatáskörrel rendelkezik tagjai gazdasági magatartásának szabályozására és irányítására, ennélfogva pedig az akkumulátoros elektromos járművek ágazata gazdasági előnyre tesz szert. A CBIA esetében a szövetség arra kapott hatáskört, hogy „*megerősítse az ágazat önfegyelmezését*”, és „*szabályozza a tagok tömörülését, ipari tevékenységét és magatartását*” ([370]). Annak érdekében, hogy segítse tagjait a „*reálgazdasági képességeik*” növelésében, a szövetség pénzügyi szolgáltatási platformot hoz létre „*a reálgazdaság támogatására*” ([371]). A CBIA hatáskörrel és feladattal is rendelkezik továbbá „*a vállalati termelés, értékesítés és export kérdéseinek összehangolására*” ([372]). Ez a rendszer összhangban van a (748) preambulumbekezdésben említett, az akkumulátorágazatról szóló közlemény rendelkezéseivel, amelyek előírják, hogy az upstream és downstream akkumulátoripari szereplőik magatartását ennek megfelelően kell felügyelni és szabályozni. A (748) preambulumbekezdésben már említett módon az akkumulátorágazatról szóló közlemény arra utasítja az állami hatóságokat, hogy „*a piaci rend fenntartása érdekében erősítsék meg a felügyeletet, és szigorúan vizsgálják ki és kezeljék a felhalmozást, az áremelkedést, a tisztességtelen versenyt és a lítiumakkumulátor-ágazat upstream és downstream szakaszában tanúsított egyéb magatartásokat*” ([373]). Ezt a szerepet alapvetően az összes közjogi szerv betölti, legyen szó akár a CBIA és a CIAPS szövetségről, akár azok tagjairól.

(808) Tekintettel a szóban forgó ágazati szövetségekre és tagjaikra az árképzési mechanizmusok terén ruházott hatáskörre, a Bizottság megvizsgálta az ipari szövetségek feletti kormányzati ellenőrzés hatását az akkumulátorok és a lítium, illetve a lítium(ion)-vas-foszfát kapcsán.

(809) Amint azt a 3.7.2.1.1. szakasz i. pontja már megvizsgálta, a kínai kormány olyan ágazati szövetségekből álló hálózatot hozott létre, amelyek tagjai kormányzati hatáskörrel rendelkeznek, és kormányzati feladatokat látnak el, különösen azért, mert hatáskörük kiterjed a szövetségük ellenőrzésére, amely viszont felhatalmazással bír kormányzati feladatok ellátására. Ez a megállapítás elsősorban azon a befolyáson alapul, amelyet az olyan szövetségek, mint a CBIA és a CIAPS gyakorolnak a Kínában alkalmazandó jogszabályi, szabályozási és normatív keretekre. A Bizottság valamennyi szövetség és azok tagjai tekintetében megállapította, hogy ezek a hatáskörök nem korlátozódnak a politikák és jogszabályok kidolgozására, hanem magukban foglalják az iparág önfegyelmezésének megerősítését is, amelynek révén a szövetségek szabályozzák tagjaik magatartását, és kiterjednek a nyersanyagárak megállapítására és a kínai vállalatok piaci magatartására is.

(810) A 3.3.1.2. szakaszban említettek szerint a kínai kormány együttműködésének hiányában a Bizottsághoz nem érkezett válasz a független akkumulátorbeszállítóktól, és nem kapott semmilyen információt a kínai akkumulátorpiacról, például annak szerkezetéről, gazdasági szereplőinek tulajdoni viszonyairól vagy az árszintről. Továbbá, bár a mintában szereplő két olyan csoport is felvette vele a kapcsolatot, amelyekkel közös vállalkozással rendelkezett, a CATL megtagadta a kérdőív megválaszolását, így a Bizottság nem rendelkezett a CATL helyzetének a saját adatai alapján történő értékeléséhez szükséges kulcsfontosságú információkkal.

(811) Továbbá a 3.3.2.3. szakaszban említett módon a SAIC csoport által szolgáltatott ellenőrizhető információk hiányában a Bizottság csak a Geely csoportra vonatkozóan rendelkezett korlátozott információkkal. Tekintettel arra, hogy e vállalatnak a kínai piacon sokkal alacsonyabb a piaci részesedése az akkumulátoros elektromos járművek értékesítése tekintetében, és ebből következően a SAIC csoporthoz képest alacsonyabb az akkumulátorvásárlások volumene, ez az információ önmagában nem tekinthető elegendőnek ahhoz, hogy érdemi következtetéseket lehessen levonni a hajtóakkumulátor-ágazati szövetség állami ellenőrzésének az akkumulátoros elektromos járművek gyártói által fizetendő akkumulátorárakra gyakorolt hatásáról. Következésképpen a Bizottságnak más rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia.

(812) A Bizottság által felhasznált tények nyilvánosan hozzáférhető – például a BMI-től származó ([374]) – piaci információkból, a kínai piac fő akkumulátorágazati szereplőjére, a CATL-re vonatkozó információkból, a Geely csoportra vonatkozó ellenőrzött beszerzési információkból, valamint a SAIC csoporthoz kapcsolódó akkumulátor-beszállítóra vonatkozó bizonyos ellenőrzött információkból álltak.

([370]) A CBIA alapszabálya 6. cikkének (8) bekezdése.
([371]) A CBIA alapszabálya 6. cikkének (6) bekezdése.
([372]) Lásd a CBIA bemutatkozását.
([373]) Ugyanott.
([374]) A lítiumion-akkumulátortól az elektromos járművekig terjedő ellátási láncról szolgáltat adatokat és piaci információkat, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

(813) A BMI adatai a kínai, az európai, az ázsiai (Kínát nem tartalmazó) és az észak-amerikai piacokra vonatkozó lítiumion-akkumulátorcellák havi árértékelését mutatják gyártelepi paritáson. A vizsgálati időszakot illetően az adatok szerint a nikkel-mangán-kobalt-oxid akkumulátorok kW/h-ra vetített gyártelepi ára kémiai jellemzőktől függetlenül legalább 10 %-kal, de akár 30 %-kal is magasabb volt az uniós, észak-amerikai vagy ázsiai piacokon, mint a kínai piacon (111, 523, 622, illetve 811). Miután a lítium(ion)-vas-foszfát-cellákra vonatkozóan nem állt rendelkezésre nyilvánosan hozzáférhető értékelés a cellaárakról, továbbá a kínai kormány együttműködésének hiányában a Bizottság a kínai és más piacok közötti árkülönbséget a lítium(ion)-vas-foszfát-cellákra is érvényesnek tekintette. Ezt az összehasonlítást annak fényében kell szemlélni, hogy a kínai akkumulátorgyártók piaci részesedése az uniós és az észak-amerikai piacokon 2022-ben és 2023-ban meghaladta a 60 %-ot ([375]), így a kínai akkumulátorgyártók ezeken a piacokon ármeghatározónak tekinthetők. Bár ez az ár-összehasonlítás azt mutatja, hogy a nem kínai piacokon az árak rendszeresen magasabbak, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ezt az elemzést konzervatív alapon végezték el, mivel a közölt árak gyártelepi paritásúak, így a Kínából az e piacokra irányuló szállítási költségeket nem vették figyelembe. A szállítási költségek és a kínai akkumulátorgyártók ezeken a piacokon szerzett piaci részesedését is figyelembe véve az árkülönbség még nagyobb lenne.

(814) A CATL esetében pontosabb adatok hiányában a Bizottság a vállalat 2021–2022-es időszakra vonatkozó éves jelentéseit elemezte ([376]). A jelentések a kínai belföldi piac jövedelmezőségének romlását mutatták, amit ellensúlyozott az exportoldalon kimutatott magasabb nyereség. Míg a vállalat 2021 decemberében magas bruttó haszonkulcsról számolt be mind a belföldi, mind a tengerentúli akkumulátorpiacon, ez a tendencia 2022 júniusában megfordult, amikor a vállalat a kínai belföldi piacon elveszítette jövedelmezőségét, miközben az exportoldalon növelte haszonkulcsát. Mivel a CATL nem működött együtt – a kínai kormány együttműködésének hiányában vagy azáltal, hogy a vállalat a mintában szereplő két csoporttal kapcsolatban álló akkumulátor-beszállítójaként megtagadta a kitöltött kérdőív benyújtását –, a Bizottság a rendelkezésre álló tényekre támaszkodott, és arra a következtetésre jutott, hogy a kínai belföldi akkumulátorpiac jövedelmezőségének csökkenése azon kormányzati politikákat tükrözi, amelyek célja, hogy a belföldi piacon az akkumulátoros elektromos járművek gyártói számára a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosítsanak akkumulátorokat. Éppen ellenkezőleg, az ilyen politikák nem érintették az exportpiacokat, így a nyereségesség stabil maradt, sőt növekedett is a CATL által ezeken a piacokon kínált magasabb árak következtében. Ez egyértelműen azt mutatja, hogy a CATL nem tudta maximalizálni nyereségét Kínában, és nem tudta a nyitott piacgazdaságban működő szokásos piaci szereplőként meghozni üzleti döntéseit. Ehelyett a kínai kormány politikája arra kényszerítette a CATL-t, hogy olcsóbban szállítson akkumulátorokat az akkumulátoros elektromos járművek belföldi ágazata számára, így csak normális szintű nyereséget tudott elérni az akkumulátorok exportján, amelynek árait a kínai kormánynak az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát támogató átfogó politikái nem érintették. Ezt a gyakorlatot a CATL alapszabályában és kapcsolt felekkel bonyolított ügyleteket kezelő rendszerében foglalt rendelkezések is megerősítik (kifejtését lásd a (801) preambulumbekezdésben), amelyek előírják, hogy a kapcsolt felekkel folytatott bármilyen ügylet árát az állam határozza meg.

(815) A Geely csoport különböző szervezetein keresztül csomagok és modulok formájában vásárolta meg akkumulátorait független és vele kapcsolatban álló beszállítóktól. Tekintettel a Geely csoport és a CATL közötti közös vállalatok létezésére, e két vállalat ezen eljárás keretében egymással kapcsolatban állónak minősült. Ennek alapján a Bizottság megállapította, hogy a beszerzések többsége kapcsolatban álló vállalatoktól történt.

(816) A SAIC és a Geely csoport kapcsolódó akkumulátorbeszállítói a vizsgálati időszak alatt szintén értékesítettek akkumulátorokat exportra. A Bizottság megállapította, hogy ezek az exportok a Geely csoport által a független beszállítóknak fizetett árhoz képest fajlagosan (kW/h alapon) magasabb áron történtek. A Bizottság azt is megállapította, hogy a SAIC és a Geely csoport velük kapcsolatban álló akkumulátorbeszállítói a belföldi piachoz képest lényegesen magasabb áron exportálták ugyanazokat az akkumulátorokat. A modellektől függően az árkülönbség meghaladta a 25 %-ot, ami az akkumulátorok rendeltetési helyétől függően eltérő árazási magatartásra utal, ez viszont alátámasztja a (813) preambulumbekezdésben foglalt megállapításokat.

([375]) https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

([376]) A CATL 2022. évi éves jelentése, 17. és 18. o., valamint a CATL 2023. évi féléves jelentése, 15. és 148. o.

(817) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a hajtóakkumulátor-ágazati szövetségek és tagjaik feletti kormányzati ellenőrzés preferenciális elbánást eredményez az akkumulátoros elektromos járművek gyártóival szemben. Konkrétabban az akkumulátorgyártók alacsonyabb árakat számítanak fel az akkumulátoros elektromos járművek gyártóinak a belföldi piacon, mint az exportpiacokon. Következésképpen a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a közjogi szervként eljáró akkumulátorgyártók olyan nemzeti szakpolitikákat hajtanak végre, amelyek célja, hogy az akkumulátoros elektromos járművek belföldi gyártói számára a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosítsanak akkumulátorokat.

(3) *Következtetés*

(818) A fent elemzett információk alapján a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az akkumulátorokat szállító vállalatok kormányzati hatáskörrel rendelkeznek, és kormányzati feladatokat látnak el abban az értelemben, hogy a 3.7.2.1.1. szakasz i. pontjában említett kínai politikákat hajtják végre ahelyett, hogy nyereségük maximalizálása érdekében a szabadpiaci elvek szerint járnának el. A vállalatok döntéseit és vezetését egyértelműen befolyásolja a kínai kormány azon politikája, hogy olcsóbban szállítsanak akkumulátorokat az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlesztéséhez, valamint hogy kövessék a termelési célokra vonatkozó iránymutatást, mindez pedig ennélfogva nem tekinthető a magánszereplő szabad piacgazdaságban tanúsított magatartásának. Az exportpiacon a belföldi árazási magatartással szemben tanúsított árazási magatartásra vonatkozó bizonyítékok továbbá megerősítik, hogy a kínai akkumulátorgyártók a szabadpiaci elvek helyett inkább a kínai kormány politikáit követik.

(819) Ezen túlmenően, figyelembe véve az akkumulátorbeszállítókat tömörítő kínai ágazati szövetségek (a CBIA és a CIAPS) által ellátott feladatokat, a kínai kormány átfogó befolyását e szövetségek felett, valamint az ilyen szövetségek tagjai által az azokban való részvétel révén szerzett jogköröket, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a CBIA-ban és a CIAPS-ban való részvétel kormányzati hatáskörrel ruházta fel a tagokat abban az értelemben, hogy a tagok egyénileg és kollektíven is jogosultak döntést hozni a szövetség nevében, illetve befolyásolni e döntéseket arra vonatkozóan, hogy a szövetség az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlesztése érdekében a kormány nevében kötelezettségeket vagy feladatokat lásson el. Ezek a szövetségek kormányzati feladatokat is ellátnak, mivel szerepük a kínai kormány azon politikáinak végrehajtása, amelyek célja, hogy az akkumulátoros elektromos járművek ágazata javára olcsóbban biztosítsanak akkumulátorokat, és felügyeljék, hogy valamennyi érintett beszállító teljes mértékben megfeleljen ezeknek. A kínai kormány tervei és a szövetségeket szabályozó szigorú ellenőrzési és felügyeleti mechanizmusok összessége miatt e szövetségek és tagjaik, valamint a többi beszállító tevékenysége valójában a kínai kormány cselekményei.

(820) A kínai belföldi piac jellemzői, valamint az akkumulátorszövetségek, azok tagjai, valamint az akkumulátor- és lítium (ion)-vas-foszfát-beszállítók által alkalmazott és ellenőrzött árképzési mechanizmusok még inkább megerősítik azt a következtetést, hogy kormányzati hatáskörrel rendelkeznek, és kormányzati feladatokat látnak el. Így különösen a kínai kormány olyan környezetet teremtett, amelyben az akkumulátoros elektromos járművek gyártói a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében jutnak akkumulátorhoz és lítium(ion)-vas-foszfáthoz.

(821) Ennek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az akkumulátorbeszállítók az alaprendelet 3. cikke 1. pontjának a) alpontja értelmében közjogi szervnek minősülnek.

(b) A kínai kormány által megbízott vagy utasított magánszervezetként eljáró akkumulátorbeszállítók

(822) Másodlagosan még ha az akkumulátorgyártók az alaprendelet 3. cikke (1) pontjának a) alpontja értelmében nem is minősülnek közjogi szervnek, a Bizottság az e szakaszban ismertetett információk alapján megállapította, hogy a kínai kormány az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának iv. esete szerinti olyan feladatok ellátásával bízza meg, vagy olyan feladatok ellátására utasítja azokat, amelyek szokásos esetben a kormányzat feladatai lennének. A magatartásuk ily módon mindenesetre a kínai kormánynak tulajdonítható.

(823) Az alaprendelet 3. cikke (1) pontja a) alpontja iv. esetének második franciabekezdése kimondja, hogy a pénzügyi hozzájárulás áll fenn, ha a kormányzat: „egy magánszervezetet bíz meg az i., ii. és iii. pontban felsorolt olyan feladatok ellátásával, vagy utasítja azt ezen feladatok ellátására, amelyek szokásos esetekben a kormányzat feladatai lennének, és ez a gyakorlat valójában nem különbözik a kormányzat által követett szokásos gyakorlattól.” Az alaprendelet 3. cikke (1) pontja a) alpontjának iii. esetében ismertetett feladatról van szó, ha *„a kormányzat az általános infrastruktúra szükségletein kívül egyéb árukat vagy szolgáltatásokat bocsát rendelkezésre, vagy árukat vásárol fel […]*”. Ezek a rendelkezések a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 1.1. cikke a) 1. pontjának iii. és iv. alpontját tükrözik, és a WTO irányadó ítélkezési gyakorlatának fényében értelmezendők és alkalmazandók.

(824) A WTO-vizsgálóbizottság az *Egyesült Államok – Exportkorlátozások* ügyben megállapította, hogy a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 1.1. cikke a) 1. pontjának iv. alpontjában szereplő „megbíz” és „utasít” szavak szokásos jelentéséből következik, hogy a kormányzati intézkedésnek (megbízás esetén) felhatalmazást vagy (utasítás esetén) parancsot kell magában foglalnia. A vizsgálóbizottság elutasította az Egyesült Államok ok-okozati összefüggéseken alapuló érvelését, és kifejezett és megerősítő felhatalmazást vagy utasítást kért. Egy későbbi ügyben (*Egyesült Államok – A dinamikus véletlen hozzáférésű memóriákra kivetett kiegyenlítő vám vizsgálata*) viszont a Fellebbezési Testület kimondta, hogy a „megbíz” és az „utasít” szó „felhatalmaz”, illetve „parancsol” szóra cserélése normaként túlságosan merev. A WTO Fellebbezési Testülete szerint „megbízás” akkor történik, ha a kormányzat magánjogi szervezetre feladatköröket ruház át, „utasítás” pedig akkor, ha a kormányzat magánjogi szervezet felett hatáskört gyakorol. A kormányzat mindkét esetben magánjogi szervezetet vesz igénybe arra a célra, hogy közvetetten pénzügyi hozzájárulást nyújtson, és „az esetek többségében feltételezhető, hogy a magánjogi szervezet megbízása vagy utasítása valamilyen fenyegetéssel vagy késztetéssel jár”.

(825) Ugyanakkor az SCM-megállapodás 1. cikke 1. pontja a) alpontjának iv. esete nem teszi lehetővé, hogy a tagok egy termékre kiegyenlítő vámot vessenek ki, „ha a kormányzat mindössze általános szabályozói hatáskörét gyakorolja”, illetve ha a kormányzati beavatkozás „pusztán az adott ténybeli körülmények és az adott piac szereplőinek szabad választása folytán jár vagy nem jár bizonyos következményekkel”. A megbízás és az utasítás ezzel szemben inkább „a kormányzat részéről aktívabb szerepvállalást, semmint puszta ösztönzést” jelent. Továbbá a WTO nem ítélte meg úgy, hogy „a magánszervezet megbízásával vagy irányításával szükségképpen ellentétes, ha mérlegelési jogkört biztosítanak e magánszervezetnek […]. Bár előfordulhatnak olyan esetek, amikor a magánszervezetre ruházott mérlegelési jogkör olyan mértékű, hogy lehetetlenné válik annak megfelelő megállapítása, hogy a magánszervezetet megbízták vagy utasították (egy adott feladat elvégzésére), ez olyan ténybeli/bizonyos kérdés, amelyet eseti alapon kell kezelni”. A WTO fenti határozataival összhangban nem minden, gazdasági előny juttatására alkalmas kormányzati intézkedés egyenlő az alaprendelet 3. cikke és a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 1.1. cikkének a) pontja értelmében vett pénzügyi hozzájárulással.

(826) Röviden, a vonatkozó WTO-határozatok a következőket mondják ki:

i. annak meghatározásakor, hogy fennáll-e „pénzügyi [hozzájárulás]” a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 1.1. cikkének a) 1. pontja értelmében, a kormányzati intézkedés jellegére, nem annak hatásaira vagy eredményeire kell összpontosítani. Más szóval, általánosan elismert, hogy a kormányok szabályozóként lépnek fel a piacon, és ennek során hatásokat váltanak ki a piacon és a piaci szereplők körében. Ebben az értelemben például a kormány jogszerűen vethet ki exportadókat, hogy bevételt szerezzen a nemzetközi piacokon jelen levő, nagymértékben versenyképes áru esetében. Ezzel szemben az exportkorlátozást nem jogszerűen vezetik be, ha nyilvánvaló, hogy ezen eszköz más mechanizmusokkal együttes, az áruk belföldi piacon tartására és a beszállítók piaci ár alatti értékesítésre kényszerítésére irányuló használata egy tágabb rendszer része, amelyet a kormányzat működtet, hogy adott ágazatot vagy több ágazatot támogasson versenyképességük élénkítése céljával. Így a kormányzati intézkedés jellege, ideértve annak körülményeit, tárgyát és rendeltetését, releváns a „pénzügyi hozzájárulással” kapcsolatos tényező értékelésénél;

ii. a „megbízás” vagy „utasítás” kifejezett és pozitív intézkedést foglal magában, amelyet egy adott félhez intéznek egy adott feladattal vagy kötelezettséggel összefüggésben; ez meglehetősen eltér attól a helyzettől, amelyben a kormányzat valamilyen módon beavatkozik a piacon, ami a ténybeli körülményektől és az említett piac szereplői szabad választásától függően jár vagy nem jár valamely eredménnyel. Végső soron az elsődleges kérdés a megbízás vagy utasítás fogalma mögött az, hogy a szóban forgó magatartás, azaz az áruk megfelelő nagyságú díjazásnál alacsonyabb összeg megfizetése ellenében történő rendelkezésre bocsátása a kormányzatnak tulajdonítható-e, vagy továbbra is a magánszereplők szabad választása, tekintettel az olyan piaci megfontolásokra, mint a szabályozási korlátozások;

iii. a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 1.1. cikke a) 1. pontjának iv. alpontja lényegében egy kijátszásellenes rendelkezés, ennélfogva a megbízás vagy utasítás megállapításához az kell, hogy a kormányzat feladatkört ruházzon egy magánszervezetre, vagy egy magánszervezet felett gyakorolja hatáskörét, hogy pénzügyi hozzájárulást nyújtson. A legtöbb esetben feltételezhető, hogy a magánszervezet megbízása vagy utasítása valamilyen fenyegetéssel vagy késztetéssel jár, ami viszont a megbízás vagy utasítás bizonyítéka lehet. A kormányok ugyanakkor valószínűleg rendelkeznek más eszközökkel, hogy hatalmat gyakoroljanak egy magánszervezet felett, amely eszközök némelyike „kifinomultabb” lehet egy parancsnál vagy nem feltétlenül tartalmaz ugyanolyan fokú kényszert;

iv. „kimutatható kapcsolatnak” kell fennállnia a kormányzati aktus és a magánszervezet magatartása között. Semmi oka nincs annak, hogy a kormányzati megbízás vagy utasítás ne lehetne feltételezhető közvetett bizonyíték (például a felhatalmazás vagy parancs hallgatólagos vagy nem hivatalos aktusai) alapján, feltéve, hogy ez a bizonyíték döntő és vitathatatlan. E tekintetben a kormányzat azon szándékára utaló bizonyítékok, hogy a downstream ágazatot támogassa (például nyilvánosan kifejtett politikák vagy kormányzati határozatok, vagy más kormányzati aktusok révén), vagy a piacon egy bizonyos eredményt garantáló más kormányzati intézkedések (például kiviteli korlátozás olyan kormányzati intézkedéssel együtt, amely megakadályozza e korlátozások hatálya alá tartozó szereplőket abban, hogy termékeikből készleteket halmozzanak fel, vagy az érintett termék belföldi árának alacsonyan tartását célzó kormányzati árszabályozás) meglétére utaló bizonyítékok relevánsak lehetnek a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 1.1. cikke a) 1. pontjának iv. alpontja értelmében vett „pénzügyi [hozzájárulás]” (különösen mint annak közvetett módja, hogy a kormányzat árukat bocsásson rendelkezésre, amiről a iii. alpontban is szó van) fennállásának meghatározása szempontjából. Bizonyos körülmények között a kormányzat „iránymutatása” utasításnak minősülhet. Végezetül: a körülmények függvényében egy magánszervezet dönthet úgy, hogy nem látja el azt a feladatot, amellyel megbízták vagy amelyre utasították, az esetleges negatív következmények ellenére sem. Ez önmagában ugyanakkor nem jelenti azt, hogy a magánszervezetet nem bízták meg vagy nem utasították.

(827) Az említett ítélkezési gyakorlattal összhangban, feltételezve, hogy az akkumulátorbeszállítók alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának iv. esete értelmében „magánszervezetnek” minősülnek, a Bizottság megvizsgálta egyrészt a kínai kormány intézkedéseinek jellegét, tehát azt, hogy a kínai kormány beavatkozása magában foglalja-e az akkumulátorgyártók megbízását vagy utasítását arra, hogy az akkumulátoros elektromos járművek gyártói számára a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosítsanak akkumulátorokat; másrészt az akkumulátorbeszállítók intézkedéseit, tehát azt, hogy az akkumulátorgyártók a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében szolgáltatnak-e inputokat az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártóinak, és ezért bizonyítható kapcsolat áll-e fenn a kínai kormány intézkedései és a kínai kormány megbízásából eljáró akkumulátorbeszállítók magatartása között. A Bizottság végül értékelte, hogy az akkumulátorbeszállítók feladatellátása szokásos esetekben a kormányzat feladata lenne-e, vagyis, hogy az akkumulátoroknak az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártói rendelkezésére bocsátása tekinthető-e szokásos kormányzati tevékenységnek, valamint hogy lényegét tekintve ez a funkció nem különbözik-e a kormányok által szokásosan alkalmazott gyakorlattól, vagyis, hogy lényegét tekintve az inputok előállítók általi tényleges rendelkezésre bocsátása különbözik-e attól, amit a kormányzat maga is tett volna.

(828) A WTO-nak a (822)–(826) preambulumbekezdésben említett ítélkezési gyakorlatára figyelemmel a Bizottság először azt elemezte, hogy az akkumulátoros elektromos járművek kínai ágazatának a kínai kormány által az akkumulátorok megfelelő díjazásnál kisebb összeg megfizetése ellenében történő biztosítása formájában történő támogatása ténylegesen a szóban forgó különféle kormányzati intézkedések egyik célkitűzése-e, és nem csupán az általános szabályozói hatáskör gyakorlásának „mellékhatása”. A vizsgálat kitért különösen arra, hogy az akkumulátorok alacsonyabb ára a kormányzati célkitűzések közé tartozott-e, vagy az inkább az általános kormányzati szabályozás „véletlen” melléktermék volt. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány különböző beavatkozásainak célja az volt, hogy támogassák az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát, és hogy az akkumulátorok alacsonyabb ára is szándékolt célja volt az intézkedéseknek, amelyeket viszont azon ágazati szövetségeken keresztül hajtottak végre, amelyek kötelesek tiszteletben tartani és érvényesíteni ezeket a terveket.

(829) A kínai kormány az évek során számos intézkedést hozott politikai céljának elérése érdekében. A 3.1. szakasz részletesen ismerteti a releváns hátteret és összefüggéseket, és elmagyarázza, hogy a kínai kormány milyen jelentőséget tulajdonít az akkumulátoros elektromos járművek ágazata és az azt körülvevő ágazatok fejlődésének.

(830) Amint azt a 3.7.2.1.1. szakasz előző i. pontja részletesen kifejti, a kínai kormány egy sor olyan intézkedést hozott létre, amelyek minden vállalatra vonatkoznak, függetlenül attól, hogy állami vagy magántulajdonúak-e, és céljuk az volt, hogy a vállalatokat az olcsó akkumulátorellátás felé orientálják. Az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv konkrét utasításokat tartalmaz az akkumulátorok árképzésére vonatkozóan, előírva, hogy 2020-ra a rendszerspecifikus energiasűrűség elérje a 260 Wh/kg értéket, és a hajtóakkumulátorok költsége 1 jüan/Wh alá csökkenjen. 2025-ig 500 Wh/kg energiasűrűség elérése.

(831) Emellett Kínában az akkumulátorágazat jelentős támogatásban részesül. Amint azt a 3.7.2.1.1. szakasz i. pontja is mutatja, számos, az akkumulátorágazatot felügyelő különböző kormányzati szervek által kiadott rendelet létezik, különösen az akkumulátorokra vonatkozó 2017. évi cselekvési terv ((708)–(710) preambulumbekezdés), az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre vonatkozó, 2012–2020 közötti időszakra szóló terv ((744) preambulumbekezdés), valamint Jiangxi, Fujian és Shenzhen tartomány intézkedései ((725)–(733) preambulumbekezdés). A Bizottság a nemzeti és helyi szakpolitikákban bizonyítékot talált arra vonatkozóan, hogy az akkumulátorgyártók számos, a (735) preambulumbekezdésben szereplő támogatási intézkedésből részesültek. Ezek közé tartoznak a jutalmak, a földterület, a villamos energia és a gáz olcsóbb áron történő biztosítása, az állami tulajdonú bankok által nem kereskedelmi alapon nyújtott hitelek és a kedvezményes fiskális politikák. A Bizottság azt is megállapította, hogy a kérdőívet benyújtó Geely és SAIC csoporttal kapcsolatban álló akkumulátorgyártók szintén gazdasági előnyhöz jutottak a kedvezményes politikák, például kedvezményes finanszírozás, adómentességi és -csökkentési programok és vissza nem térítendő támogatások révén ((740 preambulumbekezdés).

(832) Az akkumulátorgyártóknak nyújtott pénzügyi támogatással emellett a kínai kormány arra utasította a vállalatokat, hogy az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlesztése érdekében növeljék és támogassák a belföldi akkumulátorellátást. Az ilyen támogatás arra ösztönzi az akkumulátorbeszállítókat, hogy teljes mértékben összehangolják magatartásukat a kínai kormánynak az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlesztésére irányuló szakpolitikai célkitűzéseivel.

(833) Ezenkívül a fenti szakaszban a Bizottság már megállapította, hogy a kínai kormány hogyan biztosítja az akkumulátorbeszállítók bizonyos magatartását a kínai gazdasági ágazat szövetségein (CBIA és CIAPS) keresztül, amelyek nem független iparági szövetségek, tekintettel a kínai kormány által a vállalatok felett gyakorolt ellenőrzés szintjére ((777)–(784) preambulumbekezdés) és az általuk ellátott feladatokra ((791)–(798) preambulumbekezdés). Amint arra a (763) és (772) preambulumbekezdés már kitér, a CBIA és/vagy a CIAPS tagjai közé tartozó akkumulátorbeszállítók 2020-ban a piaci részesedés 86 %-át, 2023-ban pedig Kína teljes beépített kapacitásának 93 %-át tették ki. A Bizottság azt is megállapította, hogy a fent említett kínai gazdasági szövetségek nem a szabad gazdaság elvei szerint működő független szervezetek, hanem a kínai kormány által orientált, az Államtanácson keresztül irányított szervezetek ((777)–(784) preambulumbekezdés). Megállapítást nyert, hogy mindkét szövetség a kormány által rábízott feladatokat lát el, és szerepük az, hogy segítsék a kormányt a kormányzati politikák végrehajtásában és tagjaik magatartásának szabályozásában. Az a tény, hogy a szövetségek és tagjaik hatáskörrel rendelkeznek arra, hogy „*megerősítsék az ipar önfegyelmezését*”, és „*szabályozzák a tagok tömörülését, ipari tevékenységét és magatartását*”, valamint kifejezetten a CBIA esetében, hogy „*koordinálja a vállalati termelés, értékesítés és export kérdéseit*”. Ezért ez a két szövetség kormányzati feladatokat lát el, mivel szerepük a kínai kormány azon politikájának végrehajtása, hogy olcsóbban biztosítson akkumulátorokat az akkumulátoros elektromos járművek belföldi ágazata javára, és felügyelje, hogy valamennyi érintett beszállító teljes mértékben megfeleljen ezeknek. Ennek fényében a Bizottság a CBIA-t és a CIAPS-t a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 1.1. cikke a) pontjának 1. alpontja értelmében vett „közjogi szervnek” tekintette.

(834) Ezen túlmenően a CBIA hetedik tagkongresszusán a szövetség kijelentette, hogy „*a szövetségnek maradéktalanul érvényesítenie kell az ágazati önszabályozó szervezetként betöltött szerepét, vállalnia kell a piaci magatartás fenntartásával, az ágazat rendezett versenyhez való irányításával, a szabálykorlátozásokkal, az önfegyelem felügyeletével és a fejlesztés optimalizálásával járó felelősséget, […]* ***vissza kell szorítania és szankcionálnia kell a piaci rendet megzavaró, az ágazat érdekeit sértő és megítélésének ártó magatartásformákat****, és törekednie kell arra, hogy tisztességes és rendezett fejlesztési környezetet teremtsen az akkumulátoripar számára*” ([377]) [utólagos kiemelés]. Ez azt mutatja, hogy annak érdekében, hogy elkerüljék a CBIA által érvényesített hátrányos következményeket, a tagoknak be kell tartaniuk a szövetség azon iránymutatásait, amelyek célja a tagok gazdasági magatartásának a kínai kormány politikáihoz igazodó szabályozása. Azt is mutatja továbbá, hogy a kínai kormány a szövetségeken keresztül bizonyos magatartásformák követésére utasítja az akkumulátorgyártókat. Arra vonatkozóan, hogy a kínai kormány aktívan részt vesz a piacon és beavatkozik az árakkal és a kínálattal kapcsolatos problémák felmerülése esetén, további bizonyíték lelhető fel az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium 2022. évi sajtónyilatkozataiban ((750) preambulumbekezdés), ahol az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium ígéretet tett arra, hogy „*a nyersanyagok árait a lehető leghamarabb észszerű szintre szorítja vissza*” ([378]).

([377]) Lásd: https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html
([378]) Lásd a 308 lábjegyzetet.

(835) A Bizottság megállapította továbbá, hogy a CATL alapszabályában és kapcsolt felekkel bonyolított ügyleteket kezelő rendszerében foglalt rendelkezések – kifejtését lásd a (801) preambulumbekezdésben – előírják, hogy vannak olyan esetek, amikor a kapcsolt vállalkozásokkal folytatott bármilyen ügylet árát az állam határozza meg. Tekintettel arra, hogy a CATL messze a legnagyobb beszállító a belföldi piacon, és közös vállalatokkal rendelkezik az akkumulátoros elektromos járművek állami tulajdonú gyártóival, valamint a mintában szereplő két nem integrált gyártóval, a CATL együttműködésének hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány kulcsszerepet játszik az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának szállított akkumulátorokkal kapcsolatos ármechanizmusban, és hogy a CATL a kínai belföldi piac tekintetében nem szabadpiaci szereplőként viselkedik.

(836) Ezt a CATL belföldi és exportpiacokon tanúsított irracionális magatartása is példázza ((813) preambulumbekezdés), amelynek révén a CATL feláldozza az akkumulátorok kínai belföldi piacon történő értékesítéséből származó nyereséget. Irracionális magatartása ugyanis azt mutatja, hogy a kínai kormány politikája arra irányult, hogy az akkumulátorokat olcsóbb áron szállítsa az akkumulátoros elektromos járművek belföldi ágazatának, ahelyett, hogy olyan piacvezérelt magatartást követett volna, amely arra engedne következtetni, hogy az akkumulátorokat főként olyan exportpiacokon értékesíti, ahol a vizsgálati időszak alatt jelentősen optimalizálhatta volna nyereségét. A fenti (738)–(742) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a kínai kormány pénzügyi támogatást is nyújtott az akkumulátorbeszállítóknak annak biztosítása érdekében, hogy a szóban forgó vállalatok felszabadulhassanak és tovább tudják fejleszteni kapacitásaikat annak érdekében, hogy folytathassák a kínai kormány irracionális magatartását, miszerint alacsony áron és elegendő mennyiségben biztosítanak akkumulátorokat az akkumulátoros elektromos járművek gyártóinak, ahelyett, hogy értékesítéseiket az exportra irányítanák át, aminek következtében jelentős nyereséget értek volna el.

(837) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a kínai kormány a WTO Fellebbezési Testülete által megkövetelt „puszta ösztönzésnél aktívabb szerepet vállalt” ([379]). A kínai kormány által hozott intézkedések korlátozzák az akkumulátorgyártók cselekvési szabadságát azáltal, hogy a gyakorlatban a 3.7.2.1.1. szakasz i. pontjában szereplő tervek szerint az akkumulátoros elektromos járművek ágazata javára korlátozzák üzleti döntésüket arra vonatkozóan, hogy milyen áron adják el termékeiket. A kínai kormány szerepe az akkumulátorágazatban jóval túlmutatott a piac szabályozójaként történő szokásos beavatkozáson. A vonatkozó intézkedések nemcsak a piac általános aspektusait szabályozták, hanem konkrét magatartást írtak elő az akkumulátorgyártó vállalatok számára is. Mindezeket az intézkedéseket azért hozták meg, hogy az akkumulátorgyártó vállalatok olcsóbban tudjanak akkumulátorokat biztosítani az akkumulátoros elektromos járművek ágazata javára. Ezt a szándékot számos politikai nyilatkozat és fellépés (3.7.2.1.1. szakasz, i. pont) világossá tette.

(838) A kínai kormány megfosztotta őket attól a lehetőségtől, hogy szabadon, piaci megfontolások alapján megválaszthassák értékesítési stratégiáikat azáltal, hogy az akkumulátorgyártó vállalatokat arra kötelezte, hogy feleljenek meg ezeknek az intézkedéseknek, amelyeket viszont az említett tervek tiszteletben tartására és érvényesítésére kötelezett ágazati szövetségek hajtottak végre. Más szóval ezek az intézkedések egyértelműen „kimutatható kapcsolatnak” minősülnek a kormányzati intézkedések és az akkumulátorgyártó vállalatok magatartása között. A kínai kormány az akkumulátorgyártó vállalatokat használta fel helyettesítőként az akkumulátoros elektromos járművek gyártóinak támogatására.

(839) Végezetül a Bizottság értékelte, hogy a tényleges inputok gyártók általi rendelkezésre bocsátása valójában nem tér-e el attól, amit maga a kormány tett volna. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez a helyzet áll fenn. Ahelyett, hogy az akkumulátorokat közvetlenül az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának szállítaná annak érdekében, hogy elérje a kínai kormány azon közpolitikai célkitűzéseit, hogy fellendítse ezen ágazat fejlődését, a kínai kormány egy sor intézkedéssel arra ösztönzi a magánszervezeteket, hogy ezt a vállalat nevében tegyék meg. Ezenkívül, amennyiben az áruk kormányzat általi ilyen biztosítása bizonyos kiadásokkal jár (például az alapanyagokhoz nyújtott támogatások vagy a jövedelemről való lemondás azáltal, hogy az árukat a megfelelő nagyságú díjazásánál alacsonyabb összeg megfizetése ellenében biztosítják), az ilyen eljárást olyan feladatnak kell tekinteni, amely szokásos esetekben a kormányzat tipikus feladata lenne ([380]).

([379]) A Fellebbezési Testület jelentése, DS 296, 115. pont.

([380]) Lásd: a vizsgálóbizottság jelentése, *Egyesült Államok – A Koreából származó dinamikus véletlen hozzáférésű félvezető memóriákra (DRAM-okra) kivetett kiegyenlítő vám vizsgálata*, WT/DS296, 2005. február 21., 57. lábjegyzet („[V]éleményünk szerint a »szokásos esetekben a kormányzat feladatára« való hivatkozást úgy kell értelmezni, hogy az az adóztatási feladatokra és kiadásokra is vonatkozik. […] Amennyiben a kölcsönök és szerkezetátalakítási intézkedések adóztatást vagy kiadásokat is magukban foglalnak, azok e rendelkezés hatálya alá tartozhatnak”).

(840) A fentiekre tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány intézkedései az akkumulátoroknak a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártói rendelkezésére bocsátása formájában megnyilvánuló pénzügyi hozzájárulást eredményeznek az alaprendelet 3. cikke (1) pontja a) alpontjának iv. esete értelmében. Az akkumulátorbeszállítókat a kínai kormány arra ösztönzi, hogy az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosítsanak akkumulátorokat ([381]), így magatartásukat a kínai kormánynak kell betudni, és ez nem csupán a kínai kormány intézkedéseinek nem szándékos eredménye. A kínai kormány biztosítja, hogy az akkumulátorok árait az ágazati szövetségeken keresztül ellenőrizzék, valamint az akkumulátorgyártóknak a kínai kormány szakpolitikai célkitűzéseinek való megfelelés érdekében nyújtott támogatást.

3.7.2.1.2. A gazdasági előny, egyedi jelleg és a támogatási mérték kiszámítása

(a) *Gazdasági előny*

(841) A 3.3.1.2. szakaszban ismertetett módon egyetlen lítium(ion)-vas-foszfátot vagy akkumulátorokat gyártó független beszállító sem nyújtott be információkat a Bizottságnak a kínai alapanyag-beszállítók számára készített egyedi kérdőív megválaszolásával. Tekintettel a mintában nem szereplő két gyártó és a CATL közötti kapcsolatra, a CATL is felkérés kapott, hogy töltse ki a kérdőívet, de ezt nem tette meg.

(842) Következésképpen az alaprendelet 28. cikke értelmében a Bizottságnak a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia annak megállapításakor, hogy milyen mértékű gazdasági előnyre tettek szert az akkumulátorokat a hazai piacról beszerző, a mintában szereplő exportáló gyártók.

(843) A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az akkumulátorbeszállítók olyan közjogi szerveknek vagy magánvállalatoknak minősülnek, amelyeket a kínai kormány bízott meg és/vagy utasított arra, hogy a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg megfizetése ellenében biztosítsanak akkumulátorokat.

(844) Az alaprendelet 3. cikkének 2. pontjával, 5. cikkével, valamint 6. cikkének d) pontjával összhangban a Bizottság a kiegyenlíthető támogatások összegét a vizsgálati időszakban a kedvezményezettnek juttatott azonosított gazdasági előny alapján értékelte.

(845) A gazdasági előny meglétének és összegének megállapítása érdekében a Bizottság először azt értékelte, hogy a kínai árak megfelelő referenciaértéket jelenthetnek-e.

(846) Tekintettel a kínai kormány együttműködésének hiányára és ebből következően a kínai belföldi akkumulátorpiacra vonatkozó információk hiányára, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy nem helyénvaló az általa alkalmazandó referenciaértéket a kínai belföldi árakra alapozni a CBIA vagy a CPIA tagjai közé tartozó akkumulátorbeszállítók jelentős piaci részesedése, valamint azon megállapítások miatt, hogy a kínai piac torzult a 3.7.2.1. szakaszban tárgyalt belföldi akkumulátorbeszállítók által végrehajtott irányadó nemzeti és ágazati politikák, és különösen az árképzési politikák miatt.

(847) A Bizottság két lehetséges forrást azonosított az akkumulátorokra vonatkozó megfelelő referenciaérték meghatározására: Bloomberg New Energy Financials (a továbbiakban: BNEF) és a Benchmark Mineral Intelligence (a továbbiakban: BMI) ([382]). Bár a BNEF hasznos információforrást jelentett, használata nem tette lehetővé a vizsgálati időszakra vonatkozó potenciális referenciaárak havi árak felhasználásával történő kiszámítását. A BNEF emellett földrajzi és kémiai jellemzők szerinti bontásban sem közölt árat. Ezenkívül nem közölt gyártelepi árakat, így az ár-összehasonlításokat különböző szállítási feltételek befolyásolhatják. Éppen ellenkezőleg, a BMI adatai lehetővé tették a vizsgálati időszakra vonatkozó referenciaértékek kiszámítását kémiai jellemzők (lítium(ion)-vas-foszfát vagy nikkel-mangán-kobalt-oxidok) és földrajzi terület ([383]) szerint, gyártelepi paritáson. Emellett a nikkel-mangán-kobalt-oxid akkumulátorok kémiai jellemzők szerinti altípusait (111, 523, 622, 811) az elektromos járművek ágazatában az egyes altípusok iránti kereslet alapján súlyozhatja. Ugyanakkor csak cellaszinten közölt fajlagos (kW/h) árat, a csomagok szintjén nem. Az időtartam, a földrajzi terület, a kémiai jellemzők és a szállítási feltételek pontosságát figyelembe véve a BMI bizonyult a legmegfelelőbb forrásnak a cellák referenciaárának megállapításához. Emellett a kiválasztott forrásból származó gyártelepi árak konzervatív alternatívát jelentettek, mivel a tényleges akkumulátorvásárlásokra különböző szállítási feltételek mellett kerülhetett sor, beleértve a különböző szállítási költségeket is.

([381]) Lásd a gazdasági előnyről szóló 3.7.2.1. szakaszt is.

([382]) A lítiumion-akkumulátortól az elektromos járművekig terjedő ellátási láncról szolgáltat adatokat és piaci információkat, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

([383]) A rendelkezésre álló régiók Észak-Amerika, Ázsia, Kína és Európa voltak.

(848) A Kínából származó nikkel-mangán-kobalt-oxid akkumulátorcellák megfelelő referenciaértékének kiszámításához ([384]) a Bizottság az elektromos járművek ágazatában a nikkel-mangán-kobalt-oxid akkumulátorok kémiai jellemzők szerinti altípusai iránti kereslettel súlyozott átlagos referenciaárat használt a BMI adatközlése alapján. Mivel a kínai lítium(ion)-vas-foszfát akkumulátorcellákra vonatkozóan nem állt rendelkezésre referenciaérték, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az árat a nikkel-mangán-kobalt-oxid akkumulátorcellák Kínán belüli és onnan kiinduló referenciaértékének alkalmazásával kell megállapítani ([385]).

(849) Az akkumulátortelepek megfelelő referenciaértékének kiszámításához a Bizottság a fenti preambulumbekezdésben ismertetett kínai lítium(ion)-vas-foszfát- és nikkel-mangán-kobalt-oxid akkumulátorcellákra vonatkozó referenciaértékeket használta fel, és a BNEF által közzétett, nyilvánosan hozzáférhető információkon alapuló cella/csomag arányt alkalmazott ([386]). A cella/csomag arányt az egyik együttműködő csoport által az ügy irataiban rendelkezésre bocsátott adatok is megerősítették.

(850) A Bizottság a támogatásban részesülő fél által szerzett gazdasági előnyt úgy számította ki, hogy figyelembe vette az exportáló gyártó által a földterületért ténylegesen fizetett összeg és a piaci viszonyítási alapnak megfelelően fizetendő rendes összeg közötti különbözetet.

(851) A (815) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a Bizottság megállapította, hogy két kapcsolatban álló akkumulátorbeszállító a kínai belföldi piacon értékesített azonos akkumulátorokhoz képest lényegesen magasabb áron értékesített akkumulátorokat exportra.

(852) Míg a SAIC csoport által végrehajtott akkumulátorvásárlásokat illetően nem lehetett pontos következtetést levonni, tekintettel a 3.3.2. szakaszban leírt együttműködés hiányára, a Bizottság megállapította, hogy legalább a 4 fő akkumulátorbeszállító állami tulajdonban van, a CBIA tagjai és/vagy a CATL-en keresztül szoros kapcsolatban áll vele. Megállapítást nyert, hogy a Geely csoport akkumulátorainak több mint 65 %-át olyan vállalatoktól szerzi be, amelyek e két szövetség egyikének tagjai. A fentiek alapján és egyéb információk hiányában a Bizottság ezt a helyzetet a kínai akkumulátorpiac egésze szempontjából reprezentatívnak tekinti.

(853) Következésképpen a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a mintában nem szereplő két gyártó „állami szervnek” vagy a kínai kormány által megbízott, illetve utasított magánszervezetnek minősülő kulcsfontosságú gazdasági szereplőktől vásárolta meg akkumulátorait, és hogy az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártói a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében értékesített akkumulátorok révén gazdasági előnyhöz jutottak.

(854) Ezen túlmenően a kínai kormány együttműködésének részleges hiánya miatt a Bizottság nem rendelkezett döntő fontosságú információkkal az akkumulátorbeszállítók kínai piaci helyzetére és az esetlegesen szükséges kiigazításokra vonatkozóan.

(855) Ennek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai piacon uralkodó feltételek nem indokolják a kiigazításokat a származási országban fennálló piaci feltételek hiányának fényében és az alaprendelet 6. cikke d) pontja ii. alpontjának rendelkezéseivel összhangban, ezért a referenciaértéket az előzőekben ismertetett módszerrel számította ki.

(b) *Egyedi jelleg*

(856) A kínai kormány által alkalmazott intézkedések kizárólag az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazatának javára irányultak, amelynek az akkumulátoros elektromos járművek a részét képezik, mivel az intézkedések hatálya alá tartozó, szóban forgó akkumulátorokat csak az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ágazata használja.

Ezenkívül a 3.7.2.1.1. szakasz i. pontjában említett konkrét jogi aktusok és különböző dokumentumok egyértelműen az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát jelölik meg a szóban forgó intézkedések kedvezményezettjeként.

(857) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított akkumulátorok formájában nyújtott támogatás nem általánosan elérhető, hanem az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedinek minősül. Ezenfelül az érdekelt felek egyike sem nyújtott be arra utaló bizonyítékot, hogy a támogatás e formája az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében objektív kritériumokon és feltételeken alapulna.

([384]) A Kínán kívüli referenciaérték az Észak-Amerikában, Európában és Ázsiában (Kína figyelmen kívül hagyásával) alkalmazandó árakon alapult.

([385]) A Kínára vonatkozó referenciaérték a Kínában alkalmazandó árakon alapult. A Kínán kívüli referenciaérték az Észak-Amerikában, Európában és Ázsiában (Kína figyelmen kívül hagyásával) alkalmazandó árakon alapult.

([386]) https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-hit-record-low-of-139-kwh/ és https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-rise-for-first-time-to-an-average-of-151-kwh/

(c) *A támogatási összeg kiszámítása*

(858) A Bizottság kW/h alapon elemezte az árakat, és figyelembe vette a kémiai jellemzőket (nikkel-mangán-kobalt-oxidok vagy lítium(ion)-vas-foszfát), az akkumulátortípust (modul vagy csomag) és a kapcsolatot. Ennek alapján arra a következtetésre jutott, hogy a kapcsolatban álló vállalatoktól kapott beszerzési árak átlagosan ([387]) magasabbak voltak, mint a független beszállítók beszerzési árai. Ez a különbség meghaladta a 8 %-ot, egyes esetekben pedig akár a 20 %-ot is a kémiai jellemzők és akkumulátortípusok egyes kombinációi esetében.

(859) E különbségekre tekintettel a Bizottság elemezte a transzferárakkal kapcsolatos aktában szereplő információkat annak megállapítása érdekében, hogy az ilyen ügyletek szokásos piaci feltételek mellett végrehajtottnak tekinthetők-e. Az aktában szereplő információk, azaz a benyújtott ármegállapodások és szerződések azonban nem tartalmaztak erre vonatkozó információkat. Ebben az összefüggésben, és mivel a Geely csoport nem állította, hogy az ilyen ügyletek szokásos piaci feltételek mellett zajlottak volna, a Bizottság nem volt abban a helyzetben, hogy ezeket az árakat alkalmazza, és azokat a hasonló termékekért a független beszállítóknak fizetett, kW/h-nkénti árral helyettesítette. Amikor a Geely csoport egyes vállalatai nem független beszállítóktól vásároltak, a hasonló termékek esetében a Geely csoport szintjén érvényes súlyozott átlagárat alkalmazták. Az összehasonlítást kW/h alapon végezte, figyelembe véve az akkumulátor kémiai tulajdonságait (lítium(ion)-vas-foszfát vagy nikkel-mangán-kobalt-oxidok), valamint az akkumulátor típusát (cella, modul vagy csomag). A modulokra alkalmazandó referenciaérték hiányában a Bizottság konzervatív alternatívaként az elemár-referenciaértéket használta. A referenciaértékek a BMI-től ([388]) származó akkumulátorcella-árakon alapultak, figyelembe véve lítium(ion)-vas-foszfát, illetve nikkel-mangán-kobalt-oxid akkumulátorok vizsgálati időszak alatti, Kínán kívüli, a fenti preambulumbekezdésekben megállapított átlagos árait.

(860) Tekintettel arra, hogy a SAIC csoport részben nem működött együtt az akkumulátorok szállítása és a 3.3.1.4. szakaszban ismertetett megfelelő adatok tekintetében, a Bizottságnak a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia. E tekintetben a mintában szereplő másik csoport jelentős mennyiségű vásárlására támaszkodott, amely akkumulátorokat vásárolt. A figyelembe vett ügyletek kizártak az akkumulátoros elektromos járművek bizonyos modelljeihez készült akkumulátorokat, amelyek nem hasonlítottak a SAIC által értékesített akkumulátorokhoz.

A megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított akkumulátorok

Vállalat neve	Támogatási mérték
Geely csoport	10,32 %
SAIC csoport	13,24 %

3.7.2.2. A megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított lítium(ion)-vas-foszfát

(861) Amint azt korábban megjegyeztük, a mintában szereplő exportáló gyártók egyike (BYD csoport) vertikálisan integrált. Ezért e csoport esetében a Bizottság megvizsgálta, hogy az e csoport által gyártott modellekben használt akkumulátorok gyártásához szükséges kulcsfontosságú nyersanyagok rendelkezésre bocsátása kiegyenlíthető támogatásnak minősülhet-e. Az eljárás e szakaszában a Bizottság a vizsgálatot az akkumulátorokhoz használt elsődleges, kulcsfontosságú összetevőre, a lítium(ion)-vas-foszfátra összpontosította, amely az akkumulátor előállítási költségeinek több mint 25 %-át teszi ki.

(862) A kiegyenlíthető támogatás meglétének megállapításához az alaprendelet 3. és 4. cikke értelmében három elemnek kell fennállnia: 1. pénzügyi hozzájárulás, 2. gazdasági előny, valamint 3. egyedi jelleg. A Bizottság az alábbiakban megvizsgálja ezeket az elemeket.

3.7.2.2.1. *Pénzügyi hozzájárulás*

(a) Közjogi szervként eljáró lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók

(863) A Bizottság először azt elemezte, hogy megállapítható-e, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók közjogi szervnek minősülnek, és ezáltal a kulcsfontosságú nyersanyagnak a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében történő rendelkezésre bocsátása az alaprendelet 3. cikke 1. pontjának a) alpontja értelmében a kínai kormánynak tudható-e be. Amint azt a 3.5.1. szakasz (409)–(418) preambulumbekezdése részletesen kifejti, a közjogi szerv

([387]) A kapcsolatban álló és a független beszállítók közötti ár-összehasonlítás során a Bizottság a súlyozott átlagos árkülönbözet kiszámításához figyelembe vette a beszerzési mennyiségeket.

([388]) A lítiumion-akkumulátortól az elektromos járművekig terjedő ellátási láncról szolgáltat adatokat és piaci információkat, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

meglétére vonatkozó jogi normát a WTO ítélkezési gyakorlatával összhangban kell értelmezni. A (409)–(418) preambulumbekezdésben említett vonatkozó ítélkezési gyakorlat alapján meg kell vizsgálni, hogy az inputok beszállításával foglalkozó kínai inputgyártók „közjogi szervek”-e (azaz olyan szervezetek, amelyek kormányzati feladatokat látnak el, gyakorolnak vagy amelyeket ilyen hatáskörrel ruháztak fel), tekintettel i. a vizsgált szervezetek működési helye szerinti országban uralkodó jogi és gazdasági környezetre, ii. a szóban forgó szervezetek és a kormány közötti kapcsolatra, valamint iii. az érintett szervezetek alapvető jellemzőire és funkcióira.

i. *A Kínában uralkodó jogi és gazdasági környezet*

(864) A (704)–(758) preambulumbekezdésben a Bizottság már megvizsgálta a Kínában uralkodó jogi és gazdasági környezetet, bemutatva, hogy az inputoktól (beleértve az olyan nyersanyagokat is, mint a lítium(ion)-vas-foszfát) a midstream inputokig (akkumulátorok) a kínai kormány olyan keretet hozott létre, amely biztosítja, hogy az inputbeszállítók megfeleljenek a kínai kormánynak az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlesztésére irányuló szakpolitikai célkitűzéseinek. A 3.7.2.1.1. szakasz i. pontja tárgyalja azokat a releváns intézkedéseket, amelyeket a kínai kormány annak érdekében fogadott el, hogy elérje azon szakpolitikai célját, hogy az akkumulátoros elektromos járművek gyártói javára támogassa az akkumulátoros elektromos járművek ellátási láncának főbb ágazatait, beleértve mind az akkumulátorgyártáshoz felhasznált kulcsfontosságú upstream anyagokat, mind pedig az akkumulátorokat.

(865) Különösen az *ásványkincsekről szóló törvény* és az *ásványkincsekről szóló törvény végrehajtási szabályai* ((723) preambulumbekezdés) mutatják be, hogy az állam miként képzeli el, hogy az ásványkincsek az állam tulajdonát képezik, és hogy kormány teljes mértékben ellenőrzést gyakorol az erőforrások elosztása felett, meghatározhatja, hogy kik lesznek a bányászati jogok jogosultjai, továbbá a bányászati tevékenység korlátait. A tizennegyedik nyersanyagpiaci ötéves terv ((714) preambulumbekezdés) támogatja az ásványkincsek tartalékrendszerének létrehozását, amelyben az állam és a vállalkozások közösen működnek együtt. Összességében a kínai kormány olyan rendszert hozott létre, amely lehetővé teszi számára, hogy teljes körű ellenőrzést gyakoroljon az ásványkincsek felett.

(866) Az akkumulátorok előállításához felhasznált nyersanyagok beszállítói számára számos ösztönző is rendelkezésre áll, mint például az adókedvezmények ((721) preambulumbekezdés), az iránymutató alapok, a jutalmak, a sajáttőke-juttatások ((720) preambulumbekezdés).

(867) Ezenkívül a Bizottság megállapította, hogy a lítium-vas-foszfátra nem vonatkozik az export utáni 13 %-os héa-visszatérítés, így az a belföldi felhasználás szempontjából olcsóbb és bőségesebb az exporthoz képest ((753) preambulumbekezdés). Az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium 2022. évi sajtónyilatkozatai ((750) preambulumbekezdés) bizonyítékként szolgáltak arra vonatkozóan, hogy a kínai kormány beavatkozott az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek nyersanyagainak árképzésébe, amikor a kormány ígéretet tett arra, hogy az e járművekben használt nyersanyagok (beleértve a lítiumot is) árát észszerű szintre szorítja vissza.

(868) Az előzőek alapján igazoltnak tekinthető, hogy a kínai kormány központi és helyi szinten számos, az inputbeszállítókat célzó szakpolitikát és intézkedést dolgozott ki annak érdekében, hogy végső soron az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát támogassa. Mindezen inputok az akkumulátoros elektromos járművek előállítási költségének jelentős részét teszik ki. A kínai kormánynak az említett inputok stabil és bőséges kínálatát, valamint az olcsóbb árakat biztosító politikáinak eredményeként az akkumulátoros elektromos járművek gyártói jelentős költségcsökkentés formájában támogatásban részesülnek, ami lehetővé teszi számukra, hogy – többek között az uniós piacon is – olcsóbb áron értékesítsék akkumulátoros elektromos járműveiket.

(a) *A lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók és a kínai kormány közötti kapcsolat*

(869) Miután elemezte azt a jogi és gazdasági keretet, amelyben az inputbeszállítók működnek, és amelyet a kínai kormánynak az akkumulátoros elektromos járművek ágazata inputbeszállítókon keresztül történő fejlesztésére irányuló szakpolitikai célkitűzései erősen diktáltak, a Bizottság elemezte a lítium(ion)-vas-foszfát kínai belföldi piacának jellemzőit, az inputbeszállítókban az állami jelenlétre/tulajdonra vonatkozó bizonyítékokat, valamint egyéb olyan valószínűsítő körülményeket is, amelyek arra utalnak, hogy a kínai kormány érdemi ellenőrzést gyakorol e szervezetek felett (ideértve azok szervezeti jellemzőit, döntéshozatali láncait és a kínai kormánnyal fennálló általános kapcsolatot).

(870) A lítium(ion)-vas-foszfát lítium-karbonátból nyert lítiumtípus. Míg a lítium-karbonát Kínán belüli és kívüli beszállítóktól is beszerezhető, a kínai lítium-karbonát behozatalának nagy része Chiléből és Argentínából érkezik ([389]), az interneten elérhető információk szerint a világ lítiumfinomításának mintegy 75 %-a Kínában

([389]) A Globális Kereskedelmi Atlasz (GTA) statisztikái Kína 28369100 HR-kód alá tartozó behozataláról (2022. október – 2023. szeptember).

történik ([390]). Ez azt jelenti, hogy a lítiumfinomítás tekintetében a világ Kínától függ, és az e piacon meglévő erőfölénye lehetővé teszi Kína számára, hogy a nemzetközi színtéren diktálja az árakat. Ezt a világ többi részéből származó kínai lítium(ion)-vas-foszfát-import adatai is megerősítették, amelyek szerint a lítium(ion)-vas-foszfátot csak jelentéktelen mennyiségben szerezték be harmadik országokból ([391]).

(871) A Bizottság nem talált további nyilvánosan hozzáférhető információkat a lítium(ion)-vas-foszfát beszállítói piacát összességében érintő kormányzati tulajdonlásról és ellenőrzésről. Tekintettel a kínai kormány együttműködésének hiányára, amint azt a 3.3.1.2. szakasz részletesebben kifejti, a BYD csoport pedig a 3.3.4. szakaszban ismertetett fő kapcsolt beszállítója tekintetében, a Bizottság arra a következtetésre juthatott, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók kormányzati tulajdonlásának és ellenőrzésének mértéke valószínűleg jelentősebb lehet, mint az arról rendelkezésre álló információk szintje.

(872) A kínai lítiumgyártók piaci részesedéséről online rendelkezésre álló információk ([392]) szerint a BYD csoport által benyújtott információk a kínai belföldi piac szempontjából reprezentatívnak tekinthetők. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a mintában szereplő egyetlen vertikálisan integrált gyártó (a BYD csoport) által benyújtott információk reprezentatívak a lítium(ion)-vas-foszfát teljes kínai piacára nézve. A Bizottság a BYD csoport kilenc lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítóját azonosította. Ahol a Bizottság nem talált nyilvánosan hozzáférhető információkat, az alaprendelet 28. cikke alapján kellett következtetéseket levonnia.

(873) A Bizottság megállapította, hogy mind a kilenc kínai lítiumbeszállító Kínában található. Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát kínai piacát a belföldi beszállítók uralják.

(874) A Bizottság azt is megállapította, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók tevékenységeit ugyanazok az alárendelt szövetségek szabályozzák, mint az akkumulátorgyártókét, azaz a CBIA és a CIAPS ([393]), amelyek esetében a 3.7.2.1. szakaszban szereplő rendelkezések vonatkoznak a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítókra. A (773) preambulumbekezdésben említett módon a CBIA és a CIAPS nem teszi közzé a tagok teljes listáját az interneten. Azáltal, hogy áttekintette éves jelentéseiket és az interneten elérhető egyéb információkat, például az ügyvezető szerveik tagjainak listáját, a Bizottság meggyőződhetett arról, hogy a vállalatok részt vesznek a CBIA-ban, a CIAPS-ben és más ágazati szövetségekben. A kínai kormány által szolgáltatott információk, valamint a CBIA és a CIAPS tagjainak teljes jegyzékére vonatkozó hivatalos nyilvános adatok hiányában a Bizottság azzal számolt, hogy még több beszállító lehet tagja ezeknek a szövetségeknek. A BYD csoport kilenc lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítója kapcsán ugyanis a Bizottság megállapította, hogy közülük legalább kettő a CBIA tagja, és részben állami tulajdonban áll. Két másik beszállítóról is megállapítást nyert, hogy részben állami tulajdonban vannak. Éves jelentése szerint az egyik részben állami tulajdonban lévő vállalatot olyan vállalatként is irányítják, amelynek saját tőkéje állami forrásból származik ([394]). Egy másik vállalatról megállapítást nyert, hogy a CIAPS tagja. Az állami tulajdonban álló vállalat, valamint a CBIA és a CIAPS többi tagja a vizsgálati időszak alatt a mintában szereplő exportáló gyártónak szállított lítium(ion)-vas-foszfát teljes mennyiségének 90 %-át, a teljes értéknek pedig a 92 %-át képviselte. Az egyik legnagyobb beszállító nemcsak a CBIA tagja volt, hanem igazgatótanácsának is. Következésképpen a Bizottság megállapította, hogy több lítium(ion)-vas-foszfát-beszállító, amelyek a BYD által beszerzett lítium(ion)-vas-foszfát teljes mennyiségének többségét képviselik, és egyben a legnagyobb piaci szereplők közé tartoznak, a CBIA és/vagy a CIAPS tagjai voltak.

(875) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát kínai belföldi piacán nagyrészt belföldi beszállítók uralják, amelyek nagyrészt olyan alárendelt szövetségek tagjai, mint a CBIA, a CIAPS és a Hunan Battery Industry Association, és/vagy állami tulajdonban vannak.

([390]) Lásd: *The battle to break China's battery-making supremacy, in five charts*, Bloomberg, 2022. december 1., megtekinthető a következő internetcímen: https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/

([391]) A GTA statisztikái Kína 28429040 HR-kód alá tartozó behozataláról (2022. október – 2023. szeptember).

([392]) Lásd: „Kína 10 legnagyobb lítium(ion)-vas-foszfát termelője (január–augusztus)", ESCN, 2023. október 16. Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.escn.com.cn/20231016/ea32ade01ece4dce95eec0ed92e91ce8/c.html#:~:text=%E4%BD%9C%E4%B8%BA%E7%94%B5%E6%B1%A0%E7%9A%84%E6%A0%B8%E5%BF%83%E6%9D%90%E6%96%99,%E7%89%B9%E7%91%9E%E3%80%81%E5%B1%B1%E4%B8%9C%E4%B8%B0%E5%85%83%E3%80%82

([393]) https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, 29. o.

([394]) Lásd: https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, 82. o.

(876) A Bizottság továbbá megvizsgálta a kínai kormány és a lítium(ion)-vas-foszfát beszállítók közötti kapcsolatot annak megállapítása érdekében, hogy a kormány érdemi ellenőrzést gyakorolt-e a szóban forgó szervezetek és azok piaci magatartása felett.

(877) A Bizottság bizonyítékot talált arra is, hogy a KKP pártépítő szövetségen keresztül befolyást gyakorol a BYD csoportot lítium(ion)-vas-foszfáttal ellátó főbb beszállítókra. A CATL-hez ((786) preambulumbekezdés) hasonlóan a BYD csoport három lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítójának alapszabálya konkrét rendelkezéseket tartalmazott a KKP-szervezetek és a párttevékenységek vállalaton belüli létrehozására vonatkozóan.

(878) A Bizottság megállapította, hogy a BYD csoportnak szállított lítium(ion)-vas-foszfát teljes mennyiségének 89 %-a és a vizsgálati időszak alatt a teljes érték 91 %-a CBIA és/vagy a CIAPS tagságához tartozó lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítóktól származott. A fő lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók egyike részben állami tulajdonban volt, és éves jelentései szerint állami tulajdonban lévő vállalkozásként irányították.

(879) A) a kínai kormány által a 3.7.2.1.1. szakasz ii. pontjában elemzett kínai gazdasági szövetségek (nevezetesen a CBIA és a CIAPS) felett gyakorolt ellenőrzés szintje, valamint b) az a tény alapján, hogy a kínai belföldi lítium(ion)-vas-foszfát-gyártók többsége állami tulajdonban volt, vagy állami tulajdonú vállalatként irányították ((873) preambulumbekezdés), valamint c) az a tény, hogy több lítium(ion)-vas-foszfát-beszállító alapszabálya tartalmazott a KKP szervezeteinek a vállalaton belüli létrehozására vonatkozó rendelkezéseket ((876) preambulumbekezdés), a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát piacát több olyan vállalat uralja, amelyeket az állam irányít és irányít az olyan ágazati szövetségekben való részvételük révén, mint a CBIA és a CIAPS. Tekintettel a szövetségek vezetésében való jelenlétre, valamint üzleti döntéseinek irányítására, a kínai kormány képes érdemi ellenőrzést gyakorolni az akkumulátorbeszállítók felett, többek között a CBIA-ban és a CIAPS-ben való részvételük révén.

(b) *A lítiumszállítók alapvető jellemzői és feladatai*

(880) Miután a kínai kormány nem nyújtott be információkat az akkumulátoros elektromos járművek gyártásához használt lítium és akkumulátorok belföldi beszállítóinak számáról, és azok állami tulajdonlására és ellenőrzésére kifejezetten utaló jelekről, a Bizottságnak az alaprendelet 28. cikke értelmében a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia. E célból a Bizottság elemezte a mintában szereplő egyetlen vertikálisan integrált gyártó (a BYD csoport) által jelentett lítiumbeszállítók helyzetét. Ahol a Bizottság nem talált nyilvánosan hozzáférhető információkat, az alaprendelet 28. cikke alapján kellett következtetéseket levonnia.

(881) A Bizottság megállapította, hogy e beszállítók némelyike közvetlenül vagy közvetve részben állami tulajdonban áll. A Bizottság megállapította különösen, hogy a BYD csoport fő lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítója, a Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd részben állami tulajdonú, mivel részvényeinek legalább 21,9 %-a állami tulajdonban volt 2022-ben ([395]). E nyilvánvalóan részleges állami tulajdon ellenére a vállalatot állami tulajdonú részvénytársaságként irányították ([396]). A Bizottság azt is megállapította, hogy a BYD csoport három másik beszállítója részben vagy közvetlenül állami tulajdonban van ([397]). Ezenkívül a Bizottság megállapította, hogy a KKP tagjai és szervezetei a BYD több lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítójában is jelen vannak. A (785) és a (786) preambulumbekezdés ismerteti azt a keretet, amelyben a KKP-szervezetek működnek a vállalatoknál, valamint azok célját. Megállapítást nyert, hogy a BYD csoport lítiumszállítói, amelyek érték vagy volumen tekintetében a lítium(ion)-vas-foszfát beszerzésének több mint 90 %-át teszik ki, az SCM-megállapodás 1.1. cikke a) pontjának 1. alpontja értelmében vett „közjogi szervként" eljáró ágazati szövetségek tagjai, amelyeknek a szövetségben való részvételével a tagok is közhatalmat nyertek.

(882) A Bizottság értékelte, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók kormányzati hatáskörrel rendelkeznek-e, és hogy kormányzati feladatok ellátása során gyakorolják-e ezt a hatáskört. A bizonyítékok szerint a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók betartják a kínai kormánynak a 3.7.2.1.1. szakasz i. pontjában meghatározott szakpolitikai célkitűzéseit, és így kormányzati feladatokat látnak el.

([395]) Lásd: http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF 76. o.

([396]) Lásd: https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, 82. o.

([397]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF 115. o.; https://platform.wirescreen.ai/organization/1390c27a-e67d-5198-ab30-8eab6da0f784; http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-3/2023-03-07/8868659.PDF 88. o.

(883) Mivel a kínai kormány nem működött együtt (lásd a 3.2.3. szakaszt), a Bizottságnak az interneten elérhető információkra kellett támaszkodnia. A Bizottság bizonyítékokat talált arra vonatkozóan, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók állami feladatokat látnak el például az Anju körzetben (Suining város, Szecsuan) és Yunnanban. Ez a két projekt a Hunan Yuneng New Energy Materials, a nagy kínai lítium(ion)-vas-foszfát-gyártó ([398]) leányvállalatait érinti, amelynek fő ügyfelei a BYD és a CATL ([399]). Ezenkívül a vizsgálati időszak alatt mind a BYD, mind a CATL a Hunan Yuneng New Energy Materials részvényesei közé tartozott, egy állami tulajdonú csoporttal együtt ([400]).

(884) A Suining körzet különösen fontos lítiumtartalékai miatt. Amint azt a (724) preambulumbekezdés már tárgyalta, a Bizottság bizonyítékokat talált az éves termelésre, a nyereségcélokra és a fejlesztési célokra vonatkozó rendelkezéseket tartalmazó nemzeti tervekre vonatkozóan, például 2025-ig évente több mint 800 000 tonna pozitívelektróda-anyagot és több mint 500 000 tonna pozitívelektróda-prekurzort gyártanak. Ennek keretében 2021-ben a Hunan Yuneng New Energy Materials, Kína vezető lítium(ion)-vas-foszfát-gyártója és Suining városa megállapodást írt alá évi 110 000 tonna lítiumakkumulátor pozitívelektróda-anyagot előállító projekt megépítéséről ([401]). Ez egyike azon megállapodásoknak, amelyeket más vállalatokkal írtak alá „*Kína lítiumipari fővárosa*" megépítésére, ami Suining tervének egyik fő célja.

(885) 2021-ben a Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials megállapodást írt alá az anningi városi önkormányzattal egy gyártósor létesítéséről az Anning Industrial Parkban ([402]). A Yunnan Yuneng a (883) preambulumbekezdésben említett Hunan Yuneng New Energy Materials másik leányvállalata. Ez a megállapodás a Dianzhong új terület megépítésére vonatkozó megállapodások tágabb keretébe illeszkedik; amint arról Yunnan tartomány kormányának honlapja beszámol, „***A Yunnan tartomány új akkumulátoriparának fejlesztésére irányuló hároméves cselekvési terv (2022–2024)***" (a továbbiakban: Yunnan cselekvési terve) [utólagos kiemelés] *egyértelműen kijelenti, hogy a Dianzhong Új Területen és más helyeken új akkumulátorgyártó ipari bázisok épülnek. A munkacsoport és az új terület irányítóbizottsága azonnal rögzítette azt a célt, hogy „egy 100 milliárdos nagyságrendű új akkumulátoripari klasztert építsenek ki a teljes ipari lánc kialakítása érdekében. Összpontosítani kell az alapanyagok, például a pozitív és negatív elektródák, a diafragmák, a rézfólia/alumíniumfólia, az elektrolitok, a burkolatok és az új akkumulátorok egyéb segédanyagainak gyártására, elsődlegesen az akkumulátorcellák és -telepek élenjáró előállítására és gyártására; a beruházások célzott előmozdítására; törekedni kell a teljes ipari láncot átfogó gyűjtőhely kialakítására, valamint arra, hogy a »tizennegyedik ötéves terv« végére az alternatív zöldenergián alapuló, fontos nemzeti akkumulátoripari klaszter épüljön ki* ([403])." Így a feltárt bizonyítékok alapján a gyártósorok építése az Anningi Ipari Parkban szintén a Yunnan cselekvési tervében foglalt célok elérését szolgálja.

(886) A fentiek alapján a Bizottság tovább vizsgálta, hogy az a tény, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítókat kormányzati hatáskörrel ruházták fel, és „közjogi szerveknek" minősültek, hatással volt-e az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártóinak áraira.

(887) A független vagy kapcsolatban álló lítiumbeszállítók együttműködésének hiányában – amint azt a 3.3.1.2. szakasz kifejti – a Bizottságnak a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia. E tekintetben a Bizottság emlékeztet arra, hogy a nyersanyagok belföldi piacának szerkezetére, valamint az ármeghatározási mechanizmusra vonatkozó, döntő fontosságú információk nem álltak a Bizottság rendelkezésére. Ezért a Bizottságnak a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia, amelyek alapján úgy ítélte meg, hogy a mintában szereplő vertikálisan integrált gyártó által szolgáltatott információk szemléltetik a lítium(ion)-vas-foszfát kínai belföldi piacán fennálló helyzetet.

([398]) Lásd: *China strengthens LFP investments in 2023 but structural surplus looms*, S&P Global, 2023. május 9., megtekinthető a következő internetcímen: https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms

([399]) Lásd: „Cathode Supplier Yuneng's 2022 Revenue Reached Nearly RMB 42.8 Billion, of Which CATL and BYD Accounted for Over 80%", Energy Trend, 2023. április 24., elérhető a következő internetcímen: https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html

([400]) Lásd: http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF,76. o.

([401]) Lásd: https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html

([402]) *Yunnan Central New Area accelerates the creation of new energy battery industry cluster*, Yunnan tartományi kormányzat, 2022. július 8., megtekinthető a következő internetcímen: https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html

([403]) *Ugyanott*.

(888) A Bizottság a (795) preambulumbekezdésben arra a következtetésre jutott, hogy mind a CBIA-t, mind a CIAPS-t kormányzati hatáskörrel ruházták fel arra, hogy tagjai gazdasági magatartását az akkumulátoros elektromos járművek ágazata javára szabályozzák és irányítsák, és a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók tevékenységeit szintén ugyanazok az alárendelt szövetségek szabályozzák (lásd a (873) preambulumbekezdést).

(889) A lítium(ion)-vas-foszfát a lítium-karbonátból nyert lítiumtípus, és Kína erőfölénye a finomításában azt jelenti, hogy Kína erőfölénye ezen a piacon lehetővé teszi, hogy a nemzetközi színtéren ármeghatározóvá váljon. Amint az a (869) preambulumbekezdésben már szerepel, a Bizottság megállapította, hogy Kína csekély mennyiségű lítium (ion)-vas-foszfátot importált ([404]), ami azt mutatja, hogy a kínai belföldi beszállítók inkább ármeghatározók, semmint árkövetők, és mérlegelési jogkörrel rendelkeznek árazási magatartásuk során, tekintettel arra, hogy Kína erőfölényben van a lítium(ion)-vas-foszfát finomításában.

(890) Ezt az a tény is megerősítette, hogy a BYD csoport lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítóinak 100 %-a Kínában található.

(891) Ami magukat az árakat illeti, a Bizottság megállapította, hogy az akkumulátoros elektromos járművek egyetlen integrált gyártója esetében a lítium(ion)-vas-foszfát átlagos havi vételára a vizsgálati időszakban [40–60] %-kal csökkent, míg a Kínából származó ugyanezen termék átlagos havi exportára azonos időszakban stabil maradt ([405]). Ilyen árcsökkenés figyelhető meg a lítium(ion)-vas-foszfát BYD csoport valamennyi jelentős beszállítója esetében. A Bizottság véleménye szerint ez megerősíti, hogy a kínai kormány a meglévő mechanizmuson – nevezetesen az iparági szövetségeken és a lítium(ion)-vas-foszfát gyártóinak nyújtott támogatási intézkedéseken – keresztül biztosítja, hogy az akkumulátoros elektromos járművek gyártói olcsó áron kapják meg a lítium(ion)-vas-foszfátot, és a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók szigorúan kövessék a hatályos ármechanizmust. A lítium(ion)-vas-foszfát-gyártóknak közfeladatokat kell ellátniuk, amikor a belföldi termelők részére lítium(ion)-vas-foszfátot biztosítanak, ahelyett, hogy észszerű gazdasági szereplőként járnának el.

(892) Ami a BYD fő beszállítóját illeti, a Bizottság megállapította, hogy a BYD csoporttal kötött szerződése tartalmazott egy olyan árra vonatkozó rendelkezést, amely biztosítja, hogy a BYD csoport a legkedvezőbb ellátás előnyeit élvezze ([406]); azaz nem fizetne magasabb árat, mint a Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. bármely más vevője. Ezt a rendelkezést az ugyanezen vállalat által az első nyilvános részvénykibocsátás kapcsán kiadott tájékoztató is megerősíti, jelezve, hogy „*az »A« fél [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] ígéretet tesz arra, hogy a »B« fél [a BYD csoport] számára a lítium-vas-foszfátra vonatkozó legkedvezőbb ellátási feltételeket biztosítja (beleértve a lítium-vas-foszfát szállítását is), és nem lehet magasabb az »A« fél által bármely más vevőnek értékesített hasonló termékek legalacsonyabb áránál*” ([407]). Ugyanez a dokumentum azt is elismerte, hogy a BYD a Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd stratégiai befektetője.

(893) Továbbá, bár a CATL a Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd stratégiai befektetője és fő ügyfele is ([408]), a Bizottság a (801) preambulumbekezdésben megállapította, hogy alapszabálya előírja, hogy „*a kapcsolt felekkel folytatott ügylet árát az állam határozza meg*” ([409]). Ezért, figyelembe véve a két vállalat közötti kapcsolatot, valamint az ellenkezőjére utaló egyéb bizonyítékok hiányában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a CATL által a lítium(ion)-vas-foszfátért fizetett árat az állam határozta meg. Ez a kínai piacon vásárolt, az akkumulátoros elektromos járművek gyártóinak szánt lítium(ion)-vas-foszfát jelentős részét fedi le, tekintettel arra, hogy a CATL Kína legnagyobb „független” akkumulátorgyártója ([410]).

(894) Következésképpen, figyelembe véve, hogy a Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd-nek a (891) preambulumbekezdésben ismertetetteknek megfelelően a BYD csoport számára a lítium(ion)-vas-foszfát tekintetében a legkedvezőbb ellátási feltételeket kell biztosítania, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a CATL és a BYD csoport – a kínai piacon működő két nagy akkumulátorgyártó – az állam által az akkumulátoros elektromos járművek ágazata javát szolgáló ármechanizmusnak köszönhetően meghatározott legkedvezőbb áron vásárolta meg a lítium(ion)-vas-foszfátot.

([404]) A GTA statisztikái Kína 28429040 HR-kód alá tartozó behozataláról (2022. október – 2023. szeptember).

([405]) A GTA statisztikái Kína 28429040 HR-kód alá tartozó kiviteléről (2022. október – 2023. szeptember).

([406]) Ez azt jelenti, hogy a BYD szállítójának feltételei nem lehetnek kedvezőtlenebbek, mint azok a feltételek, amelyeket a szolgáltató más ügyfelek számára biztosít. Például a BYD szállítójának ára nem lehet magasabb az ugyanazon termékért más ügyfeleknek felszámított árnál.

([407]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf , 1.1.384. o.

([408]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf , 1.1.47. o.

([409]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

([410]) Rhodium-jelentés, 41. o.

(895) A fenti megfontolásokra tekintettel a Bizottság megállapította, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát beszállítói nem állapíthatják meg szabadon az árakat a szokásos piaci megfontolások alapján, és nem maximalizálhatják nyereségüket. Ezt nemcsak a kínai kormány (750) preambulumbekezdésben ismertetett piaci beavatkozása szemlélteti, hanem az akkumulátoripar és az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fő gazdasági szereplőinek javát szolgáló, a (891)–(893) preambulumbekezdésben ismertetett árképzési mechanizmus is. A fentiek megerősítik, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók az akkumulátoros elektromos járművek gyártói számára a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosítják ezt az inputot, ezáltal gazdasági előnyhöz juttatják az akkumulátoros elektromos járművek gyártóit.

(c) *Következtetés*

(896) A fent elemzett információk alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók kormányzati hatáskörrel rendelkeznek, és kormányzati feladatokat látnak el. A kínai kormány tervei és a szövetségeket szabályozó szigorú ellenőrzési és felügyeleti mechanizmusok miatt e szövetségek és tagjaik, valamint a többi beszállító tevékenysége valójában a kínai kormány cselekményei.

(897) A Bizottság hasonlóképpen úgy ítélte meg, hogy a lítium-foszfátot szállító vállalatok szintén kormányzati hatáskörrel rendelkeznek, és kormányzati feladatokat is ellátnak abban az értelemben, hogy a 3.7.2. szakaszban említett kínai politikákat hajtják végre ahelyett, hogy nyereségük maximalizálása érdekében a szabadpiaci elvek szerint járnának el. A vállalatok döntéseit és vezetését egyértelműen befolyásolja a kínai kormány azon politikája, hogy olcsóbban vagy rögzített áron szállítsanak lítium(ion)-vas-foszfátot az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlesztéséhez, valamint hogy kövessék a termelési célokra vonatkozó iránymutatást, mindez pedig ennélfogva nem tekinthető a magánszereplő szabad piacgazdaságban tanúsított magatartásának. Az exportpiacon a belföldi árazási magatartással szemben tanúsított árazási magatartásra vonatkozó bizonyítékok továbbá megerősítik, hogy a kínai lítium(ion)-vas-foszfát-gyártók a szabadpiaci elvek helyett inkább a kínai kormány politikáit követik.

(898) A kínai belföldi piac jellemzői, valamint az akkumulátorszövetségek, azok tagjai, valamint a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók által alkalmazott és ellenőrzött árképzési mechanizmusok még inkább megerősítik azt a következtetést, hogy kormányzati hatáskörrel rendelkeznek, és kormányzati feladatokat látnak el.

(899) Ennek eredményeként a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kínai kormány olyan környezetet teremtett, amelyben az akkumulátoros elektromos járművek és az akkumulátorok vertikálisan integrált gyártóinak, amilyen a kormányzati politikát végrehajtó közjogi szervként eljáró a CATL is, a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosítanak lítium(ion)-vas-foszfátot. Ennek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az akkumulátorágazati szövetségek, köztük a CBIA és a CIAPS, e szövetségek tagjai, továbbá az egyéb akkumulátor- és lítiumbeszállítók a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás 1.1. cikke a) pontjának 1. alpontja értelmében közjogi szervnek minősülnek, mivel nincs más választásuk, mint hogy megfeleljenek a kínai kormány átfogó, az akkumulátoros elektromos járművek gyártóinak kedvező szakpolitikai célkitűzéseinek.

(b) A kínai kormány által feladatokkal megbízott vagy utasított magánszervezetként eljáró lítium(ion)-vas-foszfát-gyártók

(900) Azon ténymegállapításokon túlmenően, miszerint a lítium(ion)-vas-foszfát gyártói az alaprendelet 3. cikke (1) pontjának a) alpontja alkalmazásában közjogi szervnek minősülnek, a Bizottság másodlagosan azt is megvizsgálta, hogy a kínai kormány nyújtott-e pénzügyi hozzájárulást a lítium(ion)-vas-foszfát gyártóinak (mint magánszervezeteknek) arra szóló megbízásával avagy utasításával, hogy az alaprendelet 3. cikke (1) pontja a) alpontjának iv. esete értelmében a megfelelő díjazásnál kisebb összeg megfizetése ellenében biztosítsanak akkumulátort az akkumulátoros elektromos járművek gyártóinak.

(901) Az elemzésre a (822)–(826) preambulumbekezdésben foglalt alkalmazandó jogi norma alapján kerül sor. A Bizottság először azt elemezte, hogy az akkumulátoros elektromos járművek kínai ágazatának a kínai kormány által a lítium(ion)-vas-foszfát megfelelő díjazásnál kisebb összeg megfizetése ellenében történő biztosítása formájában történő támogatása ténylegesen a szóban forgó különféle kormányzati intézkedések egyik célkitűzése-e, és nem csupán az általános szabályozói hatáskör gyakorlásának „mellékhatása”. A vizsgálat kitért különösen arra, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát alacsonyabb ára a kormányzati célkitűzések közé tartozott-e, vagy az inkább az általános kormányzati szabályozás „véletlen” mellékterméke volt. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány különböző beavatkozásainak célja az volt, hogy támogassák az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát, és hogy az akkumulátorokhoz szükséges lítium(ion)-vas-foszfát alacsonyabb ára is szándékolt célja volt az intézkedéseknek, amelyeket viszont azon ágazati szövetségeken keresztül hajtottak végre, amelyek kötelesek tiszteletben tartani és érvényesíteni ezeket a terveket.

(902) A kínai kormány az évek során számos intézkedést hozott politikai céljának elérése érdekében. A 3.2. szakasz részletesen ismerteti a releváns hátteret és összefüggéseket, és elmagyarázza, hogy a kínai kormány milyen jelentőséget tulajdonít az akkumulátoros elektromos járművek ágazata és az azt körülvevő ágazatok fejlődésének.

(903) A lítium(ion)-vas-foszfát-ágazat és az akkumulátoripar jelentős támogatásban részesül Kínában. Számos rendelet létezik, amelyeket az akkumulátorágazat minden egyes aspektusát felügyelő különböző kormányzati szervek bocsátottak ki, és ezek upstream anyagai is léteznek, amint azt a 3.7.2.1.1. szakasz i. pontja, és különösen *az ásványkincsekről szóló törvény és annak végrehajtási szabályai* ((723) preambulumbekezdés) és a tizennegyedik nyersanyagpiaci ötéves terv ((714) preambulumbekezdés) is mutatja. Emellett az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium 2022. évi sajtónyilatkozatai ((750) preambulumbekezdés) bizonyítékként szolgáltak arra vonatkozóan, hogy a kínai kormány beavatkozott az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek nyersanyagainak árképzésébe, amikor a kormány ígéretet tett arra, hogy az e járművekben használt nyersanyagok (beleértve a lítiumot is) árát észszerű szintre szorítja vissza.

(904) Ezenkívül a Bizottság már megállapította, hogy a kínai ágazati szövetségek (a CBIA és a CIAPS) nem független iparági szövetségek, tekintettel a kínai kormány által a vállalatok felett gyakorolt ellenőrzés szintjére ((777)–(784) preambulumbekezdés) és az általuk ellátott feladatokra ((791)–(798) preambulumbekezdés). A CIAPS tagjai hatáskörrel rendelkeznek különösen arra, hogy „*megerősítsék az ipar önfegyelmezését*”, és „*szabályozzák a tagok tömörülését, ipari tevékenységét és magatartását*”, valamint kifejezetten a CBIA tagjai esetében, hogy „*koordinálja a vállalati termelés, értékesítés és export kérdéseit*”. Ezért ez a két szövetség kormányzati feladatokat lát el, mivel szerepük az, hogy végrehajtsák a kínai kormány azon politikáját, hogy az akkumulátoros elektromos járművek belföldi ágazata javára olcsóbb áron biztosítsák a lítium(ion)-vas-foszfátot, és felügyeljék, hogy valamennyi érintett beszállító teljes mértékben megfeleljen ezeknek.

(905) Ez megerősíti, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók nem szabadpiaci szereplőként járnak el a kínai belföldi piacon, és nem hoznak gazdaságilag észszerű döntést, amint azt a lítium(ion)-vas-foszfát belföldi és exportárainak alakulása is példázza ((919) preambulumbekezdés), amely szerint a belföldi és az exportárak teljesen eltérő tendenciákat követnek. A vállalatok irracionális magatartása valóban azt mutatja, hogy a kínai kormány politikája arra irányult, hogy az akkumulátoros elektromos járművek belföldi ágazatának olcsóbb áron szállítsa a lítium(ion)-vas-foszfátot. Ezt a fenti (892) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások is megerősítik, amelyek szerint a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a piacon a lítium(ion)-vas-foszfát árainak többségét, azaz a CATL és a BYD által a kapcsolt beszállítóktól vásárolt lítium(ion)-vas-foszfátot közvetlenül vagy közvetve az állam rögzíti.

(906) Ezenkívül a Bizottság a nemzeti és helyi politikákban bizonyítékot talált arra vonatkozóan, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók egy sor, a 3.7.2.1.1. szakasz i. pontjában említett támogatási intézkedésre jogosultak. Emlékeztetni kell arra, hogy egyetlen upstream beszállító sem működött együtt ebben a vizsgálatban, ezért a Bizottság nem tudta megállapítani, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát beszállítói a 3.7.2.1.1. szakasz i. pontjában felsorolt támogatási intézkedések kedvezményezettjei-e. E tekintetben a Bizottság megállapította, hogy a BYD fő lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítója, a Hunan Yuneng New Energy Materials számos közvetlen támogatásban részesült azon nyereségadó-kedvezményeken felül, amelyeket csúcstechnológiai vállalati tanúsítványának köszönhetően igénybe vehet ([411]).

(907) Ennek alapján és tekintettel a kínai kormány által létrehozott támogatási keretre, észszerű azt a következtetést levonni, hogy más lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók is profitálhatnak ilyen ösztönzőkből, és így a kínai kormány az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának fejlesztése érdekében további vállalatokat tud afelé terelni, hogy növeljék és támogassák a könnyű tekercsek belföldi kínálatát.

(908) Továbbá a (873) preambulumbekezdésben már kifejtett módon a vizsgálati időszak alatt a CBIA és/vagy a CIAPS tagjai közé tartozó lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók a BYD csoportnak szállított lítium(ion)-vas-foszfát teljes mennyiségének több mint 90 %-át, a teljes értéknek pedig több mint 90 %-át képviselték. A Bizottság azt is megállapította, hogy a fent említett kínai gazdasági szövetségek nem a szabad piacgazdaság elvei szerint működő független szervezetek, hanem a kínai kormány által vezérelt és általa az Államtanácson keresztül irányított szervezetek (lásd a 3.7.2.1.1. szakasz a) pontjának ii. alpontját). Megállapítást nyert, hogy mindkét szövetség a kormány által rábízott feladatokat lát el ((781) és (783) preambulumbekezdés), és szerepük az, hogy segítsék a kormányt a kormányzati politikák végrehajtásában és tagjaik magatartásának szabályozásában. Az a tény, hogy a szövetségek és tagjaik hatáskörrel rendelkeznek arra, hogy „*megerősítsék az ipar önfegyelmezését*”, és „*szabályozzák a tagok tömörülését, ipari tevékenységét és magatartását*”, valamint kifejezetten a CBIA esetében, hogy „*koordinálja a vállalati termelés, értékesítés és export kérdéseit*”, azt mutatja, hogy a szövetségek olyan közjogi szervek, amelyeket a kínai kormány azzal bízott meg, hogy tagjaikat gazdasági döntéseiknek az akkumulátoros elektromos járművek ágazata javára történő kiigazítására utasítsák.

([411]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, 122., 128. és 150. o.

(909) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a kínai kormány a WTO Fellebbezési Testülete által megkövetelt „puszta ösztönzésnél aktívabb szerepet vállalt” ([412]). A kínai kormány által hozott intézkedések korlátozzák a lítium(ion)-vas-foszfát-gyártók cselekvési szabadságát azáltal, hogy a gyakorlatban üzleti döntésüket arra korlátozzák, hogy milyen áron adják el terméküket, amint azt a 3.2. szakaszban szereplő tervek is mutatják, az akkumulátoros elektromos járművek ágazata javára. A kínai kormány szerepe jóval túlmutatott a piac szabályozójaként történő szokásos beavatkozáson. A vonatkozó intézkedések, többek között a lítium(ion)-vas-foszfátra vonatkozó exportkorlátozások és a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítókat támogató intézkedések nemcsak a piac általános vonatkozásait szabályozták, hanem a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítókkal szemben is sajátos magatartást írtak elő. Mindezeket az intézkedéseket azért hozták meg, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítók olcsóbban biztosítsák a lítium(ion)-vas-foszfátot, és ezáltal gazdasági előnyhöz juttassák az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát. Ezt a szándékot számos politikai nyilatkozat és fellépés (3.7.2.1.1. és 3.7.2.2.1. szakasz) világossá tette.

(910) A kínai kormány megfosztotta őket attól a lehetőségtől, hogy szabadon, piaci megfontolások alapján megválaszthassák értékesítési stratégiáikat azáltal, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítókat arra kötelezte, hogy tartsák be ezeket az intézkedéseket, amelyeket a tervek tiszteletben tartására és érvényesítésére kötelezett ágazati szövetségek hajtottak végre. Más szóval, ezek az intézkedések egyértelműen „kimutatható kapcsolatnak” minősülnek a kormányzati aktus és az akkumulátorgyártó vállalatok magatartása között. A kínai kormány az akkumulátorgyártó vállalatokat használta fel helyettesítőként az akkumulátoros elektromos járművek gyártóinak támogatására.

(911) Végül a Bizottság értékelte, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát tényleges rendelkezésre bocsátása semmilyen módon nem tér-e el attól, amit maga a kormány tett volna. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez a helyzet áll fenn. A kínai kormány ahelyett, hogy közvetlenül az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának nyújtana lítium(ion)-vas-foszfátot annak érdekében, hogy elérje a kínai kormány azon közpolitikai célkitűzéseit, hogy fellendítse az ágazat fejlődését, egy sor intézkedéssel arra ösztönzi a magánszervezeteket, hogy ezt a vállalat nevében tegyék meg. Ezenkívül, amennyiben az áruk kormányzat általi ilyen biztosítása bizonyos kiadásokkal jár (például az alapanyagokhoz nyújtott támogatások vagy a jövedelemről való lemondás azáltal, hogy az árukat a megfelelő nagyságú díjazásánál alacsonyabb összeg megfizetése ellenében biztosítják), az ilyen eljárást olyan feladatnak kell tekinteni, amely szokásos esetekben a kormányzat tipikus feladata lenne.

(912) A fentiekre tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány intézkedései a lítium(ion)-vas-foszfátnak a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártói rendelkezésére bocsátása formájában megnyilvánuló pénzügyi hozzájárulást eredményeznek az alaprendelet 3. cikke (1) pontja a) alpontjának iv. esete értelmében.

3.7.2.2.2. *A gazdasági előny, egyedi jelleg és a támogatási mérték kiszámítása*

(a) Gazdasági előny

(913) A 3.3.1.2. szakaszban ismertetett módon egyetlen lítium(ion)-vas-foszfátot vagy akkumulátorokat gyártó független beszállító sem nyújtott be információkat a Bizottságnak a kínai alapanyag-beszállítók számára készített egyedi kérdőív megválaszolásával. A BYD kapcsolt lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítója nem válaszolt a kérdőívre, és a Bizottság nem tudta értékelni, hogy az az ár, amelyen a BYD csoport megvásárolta a lítium(ion)-vas-foszfátot, szokásos piaci árnak tekinthető-e.

(914) Következésképpen az alaprendelet 28. cikke értelmében a Bizottságnak a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia annak megállapításakor, hogy milyen mértékű gazdasági előnyre tettek szert a lítium(ion)-vas-foszfátot és az akkumulátorokat a hazai piacról beszerző, a mintában szereplő exportáló gyártók.

(915) A Bizottság a (895)–(898) preambulumbekezdésben arra a következtetésre jutott, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát beszállítói az állam által megbízott és irányított közjogi szerveknek és/vagy magánvállalkozásoknak minősülnek.

(916) Az alaprendelet 3. cikkének 2. pontjával, 5. cikkével, valamint 6. cikkének d) pontjával összhangban a Bizottság a kiegyenlíthető támogatások összegét a vizsgálati időszakban a kedvezményezettnek juttatott azonosított gazdasági előny alapján értékelte.

(917) A Bizottság ezért először azt értékelte, hogy a kínai árak megfelelő referenciaértéknek minősülhetnek-e.

(918) A kínai kormány együttműködésének részleges hiánya miatt a Bizottság nem rendelkezett döntő fontosságú információkkal az akkumulátorgyártáshoz használt nyersanyagok beszállítóinak kínai piaci helyzetére és az esetlegesen szükséges kiigazításokra vonatkozóan. A Bizottság megállapította, hogy a Kína piacán uralkodó feltételek torzultak a valamennyi gazdasági szereplő által végrehajtott nemzeti és ágazati politikákra tekintettel.

([412]) A Fellebbezési Testület jelentése, DS 296, 115. pont.

(919) Számos példa van olyan súlyos kormányzati beavatkozásra és támogatásra az akkumulátoros elektromos járművek teljes ellátási láncában, amelyek miatt az ár meghatározásában a szokásos piaci dinamika nem érvényesülhetett. Az akkumulátorok gyártásához felhasznált fő input, azaz a lítium(ion)-vas-foszfát árait ezért nem piaci árnak tekintette, hanem a kormány által politikai célkitűzéseinek elérése érdekében befolyásolt árnak.

(920) Ezt az is bizonyítja, hogy azok a belföldi árak, amelyeken a BYD a lítium(ion)-vas-foszfátot vásárolta, jelentősen alacsonyabbak voltak, mint a kínai exportár. A Bizottság megállapította, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát belföldi beszerzési árának a vizsgálati időszakban megfigyelt meredek (több mint 30 %-os) csökkenő tendenciája teljesen független volt a Kínából a világ többi részébe irányuló export árának nagyrészt stabil alakulásától. Ezért a Bizottság rendelkezésére álló adatok azt mutatták, hogy a kínai kormány nemcsak, hogy a szövetségeken és a közjogi szervként eljáró tagjain keresztül árképzési mechanizmust hozott létre az akkumulátorokhoz használt nyersanyagokra és különösen a lítium(ion)-vas-foszfátra vonatkozóan, hanem e mechanizmus hatása látható is volt a kínai belföldi piacon a vizsgálati időszak alatt.

(921) Már csak ezért is a Bizottság úgy ítélte meg, hogy Kínában a lítium(ion)-vas-foszfát belföldi árai torzultak, ennélfogva nem használhatók referenciaértékként a gazdasági előny meghatározásához.

(922) A Bizottságnak ezért megfelelő, „országon kívüli" referenciaértékeket kellett keresnie.

(923) Az alaprendelet 6. cikke d) pontja második albekezdésének ii. alpontjával összhangban a Bizottság a torzulástól mentes kínai belföldi ár lehető legközelebbi helyettesítőjeként az alacsony dúsítású tekercs legnagyobb gyártóit elemezte.

(924) Tekintettel Kína erőfölénnyel bíró piaci helyzetére a lítium(ion)-vas-foszfát gyártásában, valamint arra, hogy az országon kívüli egyéb ár nem volt fellelhető, továbbá tekintettel arra, hogy lehetetlen összehasonlítani a kínai belföldi és az országon kívüli árakat, a Bizottságnak a Kínából a világ többi részébe irányuló, FOB-paritáson teljesített export áraira kellett támaszkodnia. Ezeket az árakat ezért megfelelő viszonyítási alapnak tekintették az e konkrét lítiumtípuson fennálló domináns feltételek, valamint az egyéb észszerű referenciaérték hiánya fényében. Ennek alapján a Bizottság megállapította, hogy a lítium(ion)-vas-foszfát belföldi árai alacsonyabbak, mint a világ többi részébe irányuló export árai.

(b) Egyedi jelleg

(925) A kínai kormány által alkalmazott intézkedéscsomag, amely a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg megfizetése ellenében biztosítja a lítium(ion)-vas-foszfátot, beleértve az exportkorlátozásokat, valamint a lítium (ion)-vas-foszfát-gyártóknak a kínai kormány szakpolitikai célkitűzéseinek és terveinek való megfelelés érdekében nyújtott támogatást is, csak bizonyos olyan ágazatok javát szolgálja, amelyek lítium(ion)-vas-foszfátot vásárolnak. Ezenkívül a lítium(ion)-vas-foszfát az akkumulátoros elektromos járművekben használt akkumulátorok gyártásához használt finomított lítium különleges típusa.

(926) A Bizottság így arra a következtetésre jutott, hogy az akkumulátorgyártáshoz a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított lítium(ion)-vas-foszfát formájában nyújtott támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedinek minősül. Ezek a támogatások a vállalkozások vagy iparágak egy csoportjára korlátozódnak, különösen azokra, amelyek alapanyagként lítium(ion)-vas-foszfátot használnak. Ezenfelül az érdekelt felek egyike sem nyújtott be arra utaló bizonyítékot, hogy a támogatás e formája az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében objektív kritériumokon és feltételeken alapulna.

(c) A támogatási összeg kiszámítása

(927) A Bizottság összehasonlította azt a belföldi árat, amelyen a BYD csoport a vizsgálati időszak alatt lítium(ion)-vas-foszfátot vásárolt, a vizsgálati időszak alatti átlagos kínai exportárral ([413]).

(928) Mivel a lítium(ion)-vas-foszfát egyik beszállítója a vizsgálati időszak egy részében a BYD csoporttal kapcsolatban álló vállalatnak bizonyult, és mivel e szállító nem válaszolt a kérdőívre (3.3.4. szakasz), a Bizottságnak nem állt rendelkezésére bizonyíték arra vonatkozóan, hogy az upstream beszállító és a BYD csoport által meghatározott árakat a kapcsolatuk nem érintette. A Bizottság tehát nem rendelkezett bizonyítékkal arra vonatkozóan, hogy ezek az árak a szokásos piaci árnak feleltek volna meg, és így ezt az árat a lítium(ion)-vas-foszfát független beszállítóktól származó átlagos beszerzési árával helyettesítette.

([413]) A GTA statisztikái Kína 28429040 HR-kód alá tartozó kiviteléről (2022. október – 2023. szeptember).

(929) A Bizottság a BYD-nek nyújtott gazdasági előnyt úgy számította ki, hogy összehasonlította a belföldi árakat a lítium (ion)-vas-foszfát kínai exportárával, tekintettel arra, hogy Kína erőfölényben van az ilyen típusú lítium finomításában. A (400) preambulumbekezdésben leírtak szerint, mivel a Bizottság nem rendelkezett bizonyítékkal arra vonatkozóan, hogy a lítium(ion)-vas-foszfátnak a kapcsolatban álló beszállítótól történő beszerzése a szokásos piaci feltételek szerint történt-e, a kapcsolatban álló lítium(ion)-vas-foszfát-beszállítótól származó átlagárat a független beszállítóktól származó átlagos beszerzési ár váltotta fel. További kiigazításokra nem került sor.

Akkumulátorok gyártásához a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított lítium

Vállalat neve	Támogatási mérték
BYD csoport	7,35 %

3.8. **Bevételekről való lemondás adómentességi és adócsökkentési programok keretében**

(1) *társaságiadó-csökkentés az új és csúcstechnológiát alkalmazó vállalatok számára*

(930) A Kínai Népköztársaság társaságiadó-törvényével összhangban az állam által kiemelten támogatandó új és csúcstechnológiát alkalmazó vállalatok 15 %-os csökkentett társaságiadó-kulccsal adóznak a szokásos 25 %-os adókulcs helyett.

(a) Jogalap

(931) A program jogalapját a Kínai Népköztársaság társaságiadó-törvényének 28. cikke, a társaságiadó-törvény végrehajtási szabályainak 93. cikke ([414]), valamint a következők jelentik:

— a Tudományos és Technológiai Minisztérium, a Pénzügyminisztérium és a Központi Adóigazgatóság körlevele a csúcstechnológiai vállalatok elismerésére irányuló közigazgatási intézkedések felülvizsgálatáról és kibocsátásáról (2016. évi 32. sz.),

— a Tudományos és Technológiai Minisztérium, a Pénzügyminisztérium és a Központi Adóigazgatóság körlevele a csúcstechnológiai vállalatok akkreditálásának adminisztrációjára irányuló iránymutatás felülvizsgálatáról és kibocsátásáról (2016. évi 195. sz.),

— az Állami Adóigazgatóság 2017. évi 24. sz. közleménye a kedvezményes társaságiadó-politikák csúcstechnológiát alkalmazó vállalkozásokra történő alkalmazásáról,

— az állam által támogatott csúcstechnológiai szakterületek 2016. évi katalógusa ([415]).

(932) Ezenkívül 2021 januárjában a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság kiadta *A nyugati régió támogatott iparágainak katalógusa* (2021. évi 40. sz. rendelet) 2020. évi változatát, amely 2021. március 1-jén lépett hatályba. A 12 nyugati tartományban, autonóm régiókban és városokban található ösztönzött vállalkozások kedvezményes, 15 %-os társaságiadó-kulcsra jogosultak. A katalógus Szecsuan, Yunnan, Qinghai, Shaanxi, Gansu, Belső-Mongólia és Guangxi tartományait a lítiumipar fejlesztésére ösztönzi. A katalógusban a réz, az alumínium és a grafit is szerepel.

(933) A társaságiadó-törvény IV. fejezete rendelkezik a „kedvezményes adózási elbánásról”. A társaságiadó-törvény 25. cikke – amely a IV. fejezet bevezető rendelkezése – úgy rendelkezik, hogy „*az állam társaságiadó-kedvezményt biztosít az olyan gazdasági ágazatokban vagy projektekben részt vevő vállalkozások számára, amelyek fejlesztését az állam kifejezetten támogatja és ösztönzi*”. A társaságiadó-törvény 28. cikke úgy rendelkezik, hogy „*az állam különleges támogatását igénylő, új és csúcstechnológiát alkalmazó vállalatok társaságiadó-kulcsát 15 %-ra kell csökkenteni*”.

([414]) A Kínai Népköztársaság társaságiadó-törvényre vonatkozó végrehajtási szabályai (2019. évi módosított változat) – a Kínai Népköztársaság Államtanácsának 714. sz. rendelete.

([415]) http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgxz/201703/t20170322_431820.htm

(934) A társaságiadó-törvény végrehajtási szabályainak 93. cikke tisztázza, hogy:

„A társaságiadó-törvény 28. cikkének 2. mondatában említett, az állam által támogatandó fontos, új és csúcstechnológiát alkalmazó vállalatok azok a vállalkozások, amelyek fontos szellemitulajdon-jogokat birtokolnak, és megfelelnek a következő feltételeknek:

1. *megfelelnek az államilag támogatott új és csúcstechnológiát alkalmazó területek alkalmazási körének;*
2. *az értékesítési bevételekben a kutatási-fejlesztési ráfordítások aránya nem lehet kisebb egy előírt hányadnál;*
3. *a vállalkozás teljes bevételén belül a csúcstechnológiából/csúcstechnológiai termékekből/szolgáltatásokból származó bevétel aránya nem lehet kisebb egy előírt hányadnál;*
4. *a vállalkozás összes alkalmazottja között a műszaki személyzet aránya nem lehet kisebb egy előírt hányadnál;*
5. *a csúcstechnológiai vállalkozások azonosítására vonatkozó közigazgatási intézkedésekben előírt egyéb feltételek.*

A csúcstechnológiai vállalkozások azonosításáról és az államilag támogatott, új és csúcstechnológiát alkalmazó területekről szóló közigazgatási intézkedéseket az Államtanács irányítása alatt a technológiai, a pénzügyi és az adóügyi minisztériumnak együtt kell megfogalmaznia, és az intézkedések az Államtanács jóváhagyása után lépnek hatályba."

(935) A fent említett rendelkezések egyértelműen rögzítik, hogy a csökkentett társaságiadó-kulcsot „*az állam által támogatandó fontos, új és csúcstechnológiát alkalmazó vállalatok*" számára tartják fenn, amelyek fontos szellemitulajdon-jogokat tulajdonolnak, és megfelelnek bizonyos feltételeknek, például „*megfelelnek az államilag támogatott új és csúcstechnológiát alkalmazó területek alkalmazási körének*".

(936) A csúcstechnológiai vállalatok elismerésére irányuló közigazgatási intézkedések 11. cikke szerint a csúcstechnológiai vállalatként való elismeréshez bizonyos feltételeknek egyidejűleg teljesülniük kell, így például: „*megszerezte a szellemi tulajdonhoz fűződő jogokat, amelyek központi szerepet játszanak a fő termékeinek (szolgáltatások) független kutatáson, átruházáson, támogatáson, összeolvadásokon és felvásárlásokon stb. keresztüli technikai támogatásában*", valamint „*a fő termékeinek (szolgáltatások) technikai támogatásában központi szerepet játszó technológia »az állam által támogatott csúcstechnológiai szakterületek« előzetesen meghatározott köreibe tartozik*".

(937) Az állam által támogatott kulcsfontosságú csúcstechnológiai szakterületek az állam által támogatott csúcstechnológiai szakterületek 2016. évi katalógusában találhatók meg. Ez a katalógus világosan megemlíti az „I. Elektronikus információk" kategória „Kommunikációs technológia" című 4. pontjában, hogy az „*optikai átviteli hálózat*" és az „*optikai átviteli rendszertechnológia*" – amely az optikai szálakból álló kábelekre is kiterjed – az állam által támogatott csúcstechnológiai szakterület.

(938) Az ebből az intézkedésből származó gazdasági előnyben részesülő vállalatoknak be kell nyújtaniuk társaságiadó-bevallásukat és a kapcsolódó mellékleteket. A gazdasági előny tényleges összegét az adóbevallás tartalmazza.

(b) A vizsgálat ténymegállapításai

(939) A Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő exportáló gyártói csoportokba tartozó vállalatok a vizsgálati időszak alatt csúcstechnológiai vállalatnak minősültek, így csökkentett mértékű 15 %-os társasági adó vonatkozott rájuk.

(c) Gazdasági előny

(940) A Bizottság megítélése szerint a szóban forgó adómentesség az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának ii. esete és 3. cikkének 2. pontja értelmében támogatásnak minősül, mivel bevételről való lemondás formájában a kínai kormány pénzügyi hozzájárulást nyújt, amelynek révén az érintett vállalatok gazdasági előnyhöz jutnak. A támogatásban részesülő vállalatok részére nyújtott gazdasági előny mértéke az adómegtakarítás összegének felel meg.

(d) Egyedi jelleg

(941) A támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi támogatásnak minősül, mivel a jogszabály a program alkalmazását olyan vállalkozásokra korlátozza, amelyek a csúcstechnológia állam által meghatározott kiemelt területein működnek. Az akkumulátoros elektromos járművek ágazata ilyen csúcstechnológiai prioritás.

(942) A csúcstechnológiai vállalkozási státuszon alapuló társaságiadó-csökkentés mellett a társasági adó 15 %-ra csökkentése az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek, köztük az akkumulátoros elektromos járművek gyártói számára a fizikai elhelyezkedésükhöz kapcsolódó kritériumok alapján is elérhető. Így különösen a nyugati régióban található vállalkozás csökkentett mértékű, 15 %-os társasági adóra jogosult.

(943) Így az a jogszabály, amely alapján a támogatást nyújtó hatóság működik, kifejezetten bizonyos ágazatokra és földrajzi régiókra korlátozza a támogatáshoz való hozzáférést.

(e) A támogatási összeg kiszámítása

(944) A kiegyenlíthető támogatás összegét a Bizottság a támogatásban részesülő felek számára a vizsgálati időszakban nyújtott gazdasági előny mértékének megfelelően számította ki. A gazdasági előny a szokásos adókulcs szerint fizetendő adó teljes összege, valamint a csökkentett adómérték szerint fizetendő teljes adóösszeg különbözete.

(945) Az erre az egyedi programra vonatkozóan megállapított támogatási mérték a BYD csoport esetében 0,36 % volt.

(2) *A kutatási és fejlesztési kiadások adózás előtti kedvezményes levonása*

(946) A kutatás-fejlesztés utáni adójóváírás keretében a vállalkozások egyes, az állam által meghatározott, csúcstechnológiát képviselő kiemelt területeken végzett kutatási-fejlesztési tevékenységük után kedvezményes adózási elbánás alá esnek, amennyiben a kutatási-fejlesztési kiadások teljesítenek meghatározott értékhatárokat.

(947) Konkrétabban, a vállalkozásnál a K+F-tevékenység végzése során felmerült K+F-kiadásokat 2023. január 1-jétől az adófizetés előtt le kell vonni a ténylegesen felmerült K+F-költségek további 100 %-át, az előírt tényleges kiadások levonásán felül, feltéve, hogy az említett költségeket nem alakítják át immateriális javakká, és nem számítanak bele a folyó nyereségbe és veszteségbe.

(948) Ha az említett ráfordításokat immateriális javakká alakították át, az ilyen ráfordítások amortizálhatók az immateriális javak adófizetés előtti, 2023. január 1-jétől érvényes bekerülési értéke 200 %-ának megfelelő mértékben.

(a) Jogalap

(949) A program jogalapját a társaságiadó-törvény 30. cikkének (1) bekezdése, a Kínai Népköztársaság társaságiadó-törvénye végrehajtási szabályainak 95. cikke, valamint az alábbi közlemények képezik:

— az Állami Adóigazgatóság közleménye a kutatási és fejlesztési kiadások adózás előtti súlyozott levonásának betudási hatályával kapcsolatos kérdésekről (2017. évi 40. sz. közlemény),

— a Pénzügyminisztérium és az Állami Adóigazgatóság közleménye a kutatási és fejlesztési kiadások adózás előtti súlyozott levonására vonatkozó politikák további javításáról (2023. évi 7. sz. közlemény).

(b) A vizsgálat ténymegállapításai

(950) A Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő csoportokon belüli vállalatok „az új technológiákkal, új termékekkel és új technikákkal kapcsolatos kutatás-fejlesztés során felmerült kutatási-fejlesztési kiadások után kiegészítő levonásra voltak jogosultak”.

(c) Gazdasági előny

(951) A Bizottság megítélése szerint a szóban forgó adómentesség az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának ii. esete és 3. cikkének 2. pontja értelmében támogatásnak minősül, mivel bevételről való lemondás formájában a kínai kormány pénzügyi hozzájárulást nyújt, amelynek révén az érintett vállalatok gazdasági előnyhöz jutnak. A támogatásban részesülő vállalatok részére nyújtott gazdasági előny mértéke az adómegtakarítás összegének felel meg.

(d) Egyedi jelleg

(952) A támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi támogatásnak minősül, mivel a jogszabály az intézkedés alkalmazását olyan vállalkozásokra korlátozza, amelyeknél a kutatási-fejlesztési kiadások a csúcstechnológia állam által meghatározott kiemelt területein, például az akkumulátoros elektromos járművek ágazatában merülnek fel. Így az a jogszabály, amely alapján a támogatást nyújtó hatóság működik, kifejezetten bizonyos vállalkozásokra és ágazatokra korlátozza a támogatáshoz való hozzáférést.

(e) A támogatási összeg kiszámítása

(953) A kiegyenlíthető támogatás összegét a Bizottság a támogatásban részesülő felek számára a vizsgálati időszakban nyújtott gazdasági előny mértékének megfelelően számította ki. A gazdasági előny a szokásos adókulcs szerint fizetendő adó teljes összege, valamint a tényleges kutatási-fejlesztési kiadásokra tekintettel alkalmazott további 100 %-os levonás után fizetendő teljes adóösszeg különbözete.

(954) Az e konkrét programra vonatkozóan megállapított támogatási mérték a BYD csoport esetében 0,57 %, a Geely csoport esetében 0,03 %, a SAIC csoport esetében pedig 1,53 % volt.

(3) *Osztalékok adómentessége a minősítéssel rendelkező belföldi vállalkozások között*

(955) A társaságiadó-törvény társaságiadó-kedvezményt biztosít az olyan gazdasági ágazatokban vagy projektekben részt vevő vállalkozások számára, amelyek fejlesztését az állam kifejezetten támogatja és ösztönzi és különösen mentesíti az adó alól a jogosult belföldi vállalkozások közötti tőkebefektetésekből – például osztalékokból és jutalmakból – származó jövedelmet.

(a) Jogalap

(956) A program jogalapját a társaságiadó-törvény 26. cikkének (2) bekezdése, valamint a Kínai Népköztársaság társaságiadó-törvényének végrehajtási szabályai képezik.

(957) A társaságiadó-törvény 25. cikke – amely a „Kedvezményes adópolitikák” című IV. fejezet bevezető rendelkezése – úgy rendelkezik, hogy *„az állam társaságiadó-kedvezményt biztosít az olyan gazdasági ágazatokban vagy projektekben részt vevő vállalkozások számára, amelyek fejlesztését az állam kifejezetten támogatja és* ösztönzi”. A 26. cikk (2) bekezdése meghatározza továbbá, hogy az adómentesség a *„jogosult belföldi vállalkozások”* közötti tőkebefektetésekből származó jövedelemre vonatkozik, ami úgy tűnik, hogy alkalmazási körét csak bizonyos belföldi vállalkozásokra korlátozza.

(b) A vizsgálat ténymegállapításai

(958) A Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő néhány vállalat mentesült az osztalékadó alól, amely mentességet a minősítéssel rendelkező belföldi vállalkozások között biztosítják.

(c) Gazdasági előny

(959) A Bizottság megítélése szerint ez a program az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának ii. esete és 3. cikkének 2. pontja értelmében támogatásnak minősül, mivel bevétel elengedése formájában a kínai kormány pénzügyi hozzájárulást nyújt, amelynek révén az érintett vállalatok gazdasági előnyhöz jutnak. A támogatásban részesülő vállalatok részére nyújtott gazdasági előny mértéke az adómegtakarítás összegének felel meg.

(d) Egyedi jelleg

(960) A támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi támogatásnak minősül, mivel a jogszabály e mentesség alkalmazását olyan minősítéssel rendelkező belföldi vállalkozásokra korlátozza, amelyek élvezik az állam jelentős támogatását, és amelyek fejlődését az állam ösztönzi. Így az a jogszabály, amely alapján a támogatást nyújtó hatóság működik, kifejezetten bizonyos vállalkozásokra és ágazatokra korlátozza a támogatáshoz való hozzáférést.

(e) A támogatási összeg kiszámítása

(961) A Bizottság a támogatás összegét úgy számította ki, hogy a szokásos adókulcsot alkalmazta az adóköteles jövedelemből levont osztalékbevételre.

(962) Az e konkrét programra vonatkozóan megállapított támogatási mérték a Geely csoport esetében 0,17 %, a SAIC csoport esetében pedig 1,09 % volt.

(4) *A csúcstechnológiai vállalatok által használt berendezések gyorsított értékcsökkenése*

(963) A társaságiadó-törvény 32. cikke szerint „*amennyiben egy vállalkozás állóeszközeinek gyorsított értékcsökkenési leírása technológiai fejlődés vagy egyéb okok miatt valóban szükséges, az értékcsökkenés éveinek száma csökkenthető, vagy a gyorsított értékcsökkenési módszer alkalmazható*”.

(a) Jogalap

(964) A program jogalapját a társaságiadó-törvény 32. cikke, a Kínai Népköztársaság társaságiadó-törvénye végrehajtási szabályainak 98. cikke, valamint az alábbi közlemények képezik:

— a Pénzügyminisztérium és a Központi Adóigazgatóság közleménye a befektetett eszközök gyorsított értékcsökkenési leírására alkalmazandó társaságiadó-politikák további javításáról (2015. évi 106. sz.),

— közlemény a befektetett eszközök gyorsított értékcsökkenésére vonatkozó társaságiadó-politikák további javításával kapcsolatos kérdésekről (az Állami Adóigazgatóság 2015. évi 68. sz. közleménye),

— a Pénzügyminisztérium és a Központi Adóigazgatóság közleménye a berendezések és eszközök levonására vonatkozó releváns társaságiadó-politikákról (2018. évi 54. sz. közlemény),

— az Állami Adóigazgatóság közleménye a berendezések és eszközök levonására vonatkozó releváns társaságiadó-politikák végrehajtásáról (Állami Adóigazgatóság 2018. évi 46. sz. közleménye),

— a Pénzügyminisztérium és az Állami Adóigazgatóság közleménye a befektetett eszközök gyorsított értékcsökkenésére vonatkozó preferenciális politikák alkalmazási körének kiterjesztéséről (2019. évi 66. sz. közlemény),

— a Pénzügyminisztérium és az Állami Adóigazgatóság közleménye egyes preferenciális adópolitikák végrehajtási időszakának meghosszabbításáról (a Pénzügyminisztérium és az Állami Adóigazgatóság 2021. évi 6. sz. közleménye),

— a Pénzügyminisztérium és az Állami Adóigazgatóság közleménye a berendezések és eszközök levonására vonatkozó releváns társaságiadó-politikákról (a Pénzügyminisztérium és az Állami Adóigazgatóság 2023. évi 37. sz. közleménye).

(965) A berendezések és készülékek társasági adóval összefüggő levonási politikájáról szóló közlemény (Cai Shui, 2018. évi 54. sz.) szerint „*amennyiben a vállalkozás által a 2018. január 1. és 2020. december 31. közötti időszakban újonnan vásárolt berendezés vagy készülék egységértéke nem haladja meg az ötmillió jüant, a* vállalkozás *ezt az értéket az adóköteles jövedelmének kiszámítása során történő levonás céljából általányalapon beszámíthatja a folyó időszak költségeibe és kiadásaiba, és már nem kell kiszámítania az éves értékcsökkenést*”. Ez a jogszabály nem ágazatspecifikus.

(966) Az 5 millió jüant meghaladó egységértékű eszközök tekintetében továbbra is a befektetett eszközök gyorsított értékcsökkenési leírására alkalmazandó társaságiadó-politikák finomhangolásáról szóló közlemény (Cai Shui, 2014. évi 75. szám) és a befektetett eszközök gyorsított értékcsökkenési leírására alkalmazandó társaságiadó-politikák további finomhangolásáról szóló közlemény (Cai Shui, 2015. évi 106. szám) alkalmazandó. E közlemények szerint a 10 kulcsfontosságú ágazatba tartozó vállalatok által vásárolt állóeszközök esetében a gyorsított értékcsökkenési módszer választható.

(b) A vizsgálat ténymegállapításai

(967) A Bizottság megállapította, hogy a vizsgálat során a mintában szereplő csoportok nem alkalmaztak gyorsított értékcsökkenési leírást az 5 millió jüant meghaladó egységértékkel rendelkező eszközökre. Mivel ezek az eszközök nem tartoztak a Cai Shui (2014) 75. sz. és a Cai Shui (2015) 106. sz. közlemény hatálya alá, a Bizottság megállapította, hogy az exportáló gyártók nem részesültek kiegyenlíthető támogatásban.

(5) *Technológiatranszferből származó bevételek levonása*

(968) A technológiatranszferre vonatkozó adójóváírás kedvezményes adózási elbánásra jogosítja fel a vállalatokat exporttevékenységeik tekintetében. E rendszer keretében a technológia külföldön történő értékesítéséből származó bevétel 50 %-a a megtérülési ár mértékéig levonható a társaságiadó-alapból.

(a) Jogalap

(969) E program jogalapja a társaságiadó-törvény 27. cikke, valamint:

— Az Állami Adóigazgatóság közleménye a technológiatranszferből származó jövedelemre kivetett társasági jövedelemadó mentességével és csökkentésével kapcsolatos kérdésekről (2009. évi 212. sz. közlemény).

(b) A vizsgálat ténymegállapításai

(970) A Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő egyik csoport a külföldre átadott technológia után „*technológi-technológiatranszferre*" vonatkozó jövedelemadó-levonásban részesült.

(c) Gazdasági előny

(971) A Bizottság megítélése szerint ez a program az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának ii. esete és 3. cikkének 2. pontja értelmében támogatásnak minősül, mivel kormányzati bevétel elengedése formájában a kínai kormány pénzügyi hozzájárulást nyújt, amelynek révén az érintett vállalatok gazdasági előnyhöz jutnak. A támogatásban részesülő vállalatok részére nyújtott gazdasági előny mértéke az adómegtakarítás összegének felel meg.

(d) Egyedi jelleg

(972) A támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja és 4. cikke (4) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi, mivel az a jogszabály, amely alapján a támogatást nyújtó hatóság működik, kifejezetten a technológiatranszferben részt vevő vállalkozásokra korlátozza a támogatáshoz való hozzáférést, és az exportteljesítmény feltétele.

(e) A támogatási összeg kiszámítása

(973) A Bizottság a támogatás összegét úgy számította ki, hogy a szokásos adókulcsot alkalmazta az adóköteles jövedelemből levont, technológiatranszferből származó bevételre.

(974) Az erre az egyedi programra vonatkozóan megállapított támogatási mérték a Geely csoport esetében 0,05 % volt.

(6) *Az akkumulátorok mentessége a fogyasztási adó alól*

(975) Az akkumulátorokra kivetett fogyasztási adó alóli mentesség az általában alkalmazandó 4 %-os fogyasztási adó alóli mentességre jogosítja az akkumulátoros elektromos járművek azon gyártóit, amelyek bizonyos akkumulátorokat vásároltak. Ez a rendszer bizonyos termékekre, köztük a lítiumakkumulátorokra korlátozódik.

(a) Jogalap

(976) A program jogalapja a következő dokumentumokban található:

— a Pénzügyminisztérium és az Állami Adóigazgatóság 2015. évi 16. sz. körlevele az akkumulátorokra és bevonatokra kivetett fogyasztási adóról (a továbbiakban: akkumulátorokról szóló körlevél),

— az Állami Adóigazgatóság közleménye az akkumulátorokra és bevonatokra kivetett fogyasztási adó igazgatásával kapcsolatos kérdésekről (2015. évi 5. sz. közlemény),

— az Állami Adóigazgatóság közleménye az akkumulátorokra és bevonatokra kivetett fogyasztási adó kivetésével kapcsolatos kérdések tisztázásáról (2015. évi 95. sz. közlemény).

(977) Az akkumulátorokról szóló körlevél szerint az akkumulátorokra az alkalmazandó 4 %-os adókulcs szerinti fogyasztási adót vetettek ki. Bizonyos típusú akkumulátorok, például a primer lítiumakkumulátorok és a lítiumion-akkumulátorok mentesültek e fogyasztási adó alól.

(978) Ezt a körlevelet eredetileg az energiatakarékosság és a környezetvédelem előmozdítása érdekében tették közzé.

(b) A vizsgálat ténymegállapításai

(979) A Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő legalább egy csoport 4 %-os fogyasztásiadó-mentességet élvezett az akkumulátorok vásárlásakor.

(c) Gazdasági előny

(980) A Bizottság megítélése szerint ez a program az alaprendelet 3. cikke 1. pontja a) alpontjának ii. esete és 3. cikkének 2. pontja értelmében támogatásnak minősül, mivel bevétel elengedése formájában a kínai kormány pénzügyi hozzájárulást nyújt, amelynek révén az érintett vállalatok gazdasági előnyhöz jutnak. A támogatásban részesülő vállalatok részére nyújtott gazdasági előny mértéke az adómegtakarítás összegének felel meg.

(d) Egyedi jelleg

(981) A támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi támogatásnak minősül, mivel a jogszabály az intézkedés alkalmazását egyes akkumulátorokra, például lítiumos primer és lítiumion-akkumulátorokra korlátozza. A vizsgálat azt is feltárta, hogy az ilyen akkumulátorokat elsősorban az akkumulátoros elektromos járművek ágazatában használják. Így az a jogszabály, amely alapján a támogatást nyújtó hatóság működik, kifejezetten bizonyos vállalkozásokra és ágazatokra korlátozza a támogatáshoz való hozzáférést.

(e) A támogatási összeg kiszámítása

(982) A kiegyenlíthető támogatás összegét a Bizottság a támogatásban részesülő felek számára a vizsgálati időszakban nyújtott gazdasági előny mértékének megfelelően számította ki. A Bizottság a gazdasági előnyt a vizsgálati időszakban vásárolt akkumulátorok értéke alapján számította ki, amelyekre a szokásosan alkalmazandó 4 %-os fogyasztási adót alkalmazta.

(983) Figyelembe véve a 3.7.2. szakaszban ismertetett, az akkumulátorok megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében történő biztosításához kapcsolódó támogatási összeg kiszámításához használt módszert, az akkumulátoros elektromos járművek nem integrált gyártói esetében támogatási összeg számítására nem került sor.

(984) Az erre az egyedi programra vonatkozóan megállapított támogatási mérték a BYD csoport esetében 1,37 % volt.

(d) *Támogatás a nem együttműködő vállalatok (SAIC csoport) tekintetében*

(985) A 3.3.2.2. szakaszban és a (336) preambulumbekezdésben leírtak szerint a SAIC csoporttal kapcsolatban álló egyes vállalatok nem válaszoltak a kérdőívre, noha tevékenységi körüknél fogva a szokásos körülmények között a kérdőíven és az azt követő, a kérdőívhez fűzött feljegyzésben szereplő utasítások alapján kitöltött kérdőívet kellett volna benyújtaniuk, válaszukban a benyújtást indokló tevékenységek pontos megjelölésével ([416]).

(986) Mivel a kutatási és fejlesztési (K+F) tevékenységekben, valamint a bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzésben felsorolt alkatrészek és összetevők szállításában részt vevő egyes kapcsolatban álló vállalatok nem válaszoltak, a Bizottságnak az e vállalatokra vonatkozóan rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia. A Bizottság különösen a mintába felvett másik, nem vertikálisan integrált exportáló gyártó hasonló vállalatainak nyújtott támogatásra vonatkozó értékelésére támaszkodott a támogatás szintjének meghatározásához.

(987) Ami a K+F-vállalatokat illeti, a SAIC csoport kitöltött kérdőívet adott egy, az ilyen tevékenységekben részt vevő, vele kapcsolatban álló vállalat számára. A Bizottság azonosított egy másik kapcsolatban álló vállalatot, amely részt vesz ugyanazokban a tevékenységekben. A SAIC csoport azonban nem válaszolt a vállalat kérdőívére. Következésképpen a Bizottságnak a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia.

([416]) Az ügy aktájához fűzött feljegyzés: kérdőív kitöltésére kötelezett, a féllel kapcsolatban álló vállalatok. (t23.005730).

(988) Mivel a Bizottság csak részben tudta ellenőrizni a kapcsolódó K+F-vállalat által szolgáltatott információkat, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az e vállalatra vonatkozó megállapítások nem reprezentatívak. Ezért a Bizottság úgy döntött, hogy a Geely csoporton belüli ellenőrzött K+F-vállalatok esetében megállapított támogatási összeget veszi alapul. A Geely csoport esetében a vizsgált termékkel kapcsolatban K+F-hez kapcsolódó tevékenységeket folytató valamennyi vállalat kitöltött kérdőívet nyújtott be, amelyet később ellenőrizni lehetett. Következésképpen a Bizottság úgy döntött, hogy a SAIC csoportra vonatkozó megállapításait a Geely csoporton belüli ellenőrzött K+F-vállalatok számára megállapított támogatási összegre alapozza. A támogatási összegek a következő programokhoz kapcsolódtak: a 3.5. szakaszban leírt kedvezményes finanszírozás, a 3.6. szakaszban leírt, vissza nem térítendő támogatást nyújtó programok, földhasználati jogoknak a 3.7.1. szakaszban leírt, a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg megfizetése ellenében történő biztosítása, valamint a 3.8. szakaszban ismertetett adómentességi és -csökkentési program révén elmaradt bevétel. Ezeket az összegeket hozzáadták a SAIC csoport teljes támogatási eredményéhez.

(989) A SAIC csoporthoz tartozó, az inputok (az akkumulátorok és alkatrészeik kivételével) szállításában részt vevő egyes kapcsolatban álló vállalatok nem válaszoltak a kérdőívre. A Bizottság először az akkumulátorok és alkatrészeik kapcsolatban álló beszállítói esetében megállapított támogatási összegeket vette figyelembe. Figyelembe véve azonban, hogy ezek a termékek mekkora részarányt képviselnek a teljes előállítási költségen belül a kapcsolatban álló vállalatok által szállított alkatrészekhez képest, amelyek nem válaszoltak a kérdőívre, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ezek a vállalatok nem reprezentatívak. A Bizottság ezt követően az inputokat – kivéve az akkumulátorokat és azok alkatrészeit – beszállító vállalatokra vonatkozó ellenőrzött információkra tért ki, és úgy ítélte meg, hogy az egyetlen kapcsolatban álló beszállítóra ([417]) vonatkozóan megállapított, az eljárás e szakaszában ellenőrzött támogatási összeg észszerűen megalapozza a Bizottság megállapításait e beszállító tevékenységeire (alapanyag-ellátás) és arra tekintettel, hogy ezek a termékek mekkora hányadát képviselték a teljes előállítási költségnek. A támogatási összegek a következő programokhoz kapcsolódtak: kedvezményes finanszírozás a 3.5. szakaszban leírtak szerint, a 3.6. szakaszban leírt, vissza nem térítendő támogatást nyújtó programok, földhasználati jogok biztosítása a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében a 3.7.1. szakaszban leírtak szerint. Ezeket az összegeket a Bizottság hozzáadta a SAIC csoport teljes támogatási eredményéhez.

3.9. **További programok**

(990) A bizonyítékok elegendő voltáról szóló feljegyzés más olyan programokat is felsorol, amelyek esetében elegendő bizonyíték állt rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy az akkumulátoros elektromos járművek gyártói számára kiegyenlíthető támogatások állnak rendelkezésre. A Bizottság a vizsgálat során további, a mintában szereplő exportáló gyártók javát szolgáló programokra vonatkozó információkat is beszerzett, amelyek szintén kiegyenlíthetők. A kiegyenlíthetőségük sérelme nélkül a Bizottság ideiglenesen úgy határozott, hogy ebben a szakaszban nem tesz közzé megállapításokat ezekről a programokról. Az ilyen programok listája többek között a következőket tartalmazza:

— a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében nyújtott villamos energia,

— akkumulátorok gyártásához a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított egyéb nyersanyagok,

— kedvezményes biztosítás: exporthitel-biztosítás,

— a személygépjárművekkel foglalkozó vállalkozások vállalati átlagos üzemanyag-fogyasztásához és az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekhez kapcsolódó kreditjei párhuzamos igazgatására irányuló intézkedés (a továbbiakban: *párhuzamos kreditintézkedés*) keretében nyújtott vissza nem térítendő támogatások,

— fogyasztásiadó-mentesség, forgalomba helyezési díj alóli mentesség, az akkumulátoros elektromos járművek gyártói számára nyújtott egyéb készpénztámogatások,

— héamentességek és behozatalivám-visszatérítések behozott berendezés és technológia használatáért, héa-visszatérítés belföldön előállított termékekre,

— kivitelivám-visszatérítés.

(991) A Bizottság fenntartja magának a jogot, hogy tovább vizsgálja e rendszerek kiegyenlíthetőségét, és megállapításokat tegyen mindaddig, amíg e vizsgálat végleges megállapításait nyilvánosságra nem hozzák, vagy ezt követően az alaprendelet 19. cikke szerinti felülvizsgálat keretében.

([417]) Ez a beszállító akkumulátorokat nem szállít, így nincs átfedés a 3.7.2. szakaszban ismertetett, a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében történő akkumulátorellátással.

3.10. **A támogatásra vonatkozó következtetés**

(992) A rendelkezésre álló információk alapján a Bizottság az alaprendelet rendelkezéseivel összhangban az egyes támogatásokat, illetve támogatási programokat külön-külön vizsgálva kiszámította, hogy a mintában szereplő exportáló gyártók kiegyenlíthető támogatásai mekkora összeget tesznek ki, majd ezeket az összegeket összeadta, hogy így az egyes exportáló gyártói csoportokra vonatkozóan meghatározza a vizsgálat alatti teljes támogatási összeget. Az alábbiakban feltüntetett összesített támogatási összegek kiszámításához a Bizottság először a támogatási százalékot, vagyis a támogatási összegnek a vállalat teljes forgalmára jutó részét számította ki. Az így kapott százalékértékkel számolva meghatározta az érintett termék Unióba irányuló, a vizsgálati időszak alatti kiviteleihez tartozó támogatást. A Bizottság ezt követően kiszámította a vizsgálati időszak során az Unióba exportált érintett termék darabjára jutó támogatási összeget, az alábbi arányokat pedig ugyanezen kivitel egy darabra vetített, a költséget, a biztosítást és a fuvardíjat is magában foglaló értékének (CIF-érték) százalékában fejezte ki.

(993) Az alaprendelet 15. cikkének (3) bekezdésével összhangban a Bizottság a mintában nem szereplő együttműködő exportáló gyártók teljes támogatási összegét a kiegyenlíthető támogatásoknak a mintában szereplő együttműködő exportáló gyártókra megállapított összegéből képzett súlyozott átlag alapján határozta meg úgy, hogy a számításból kizárta az elhanyagolható összegeket, valamint az alaprendelet 28. cikke (1) bekezdésében említett viszonyok esetén megállapított támogatási összeget. A Bizottság azonban nem hagyta figyelmen kívül azokat a ténymegállapításokat, amelyek a részben az említett összegeknek a meghatározásához rendelkezésre álló tényeken alapultak. A Bizottság ugyanis úgy ítéli meg, hogy a rendelkezésre álló tények felhasználása a szóban forgó esetekben nem befolyásolta érdemben a nyújtott támogatás összegének észszerű meghatározásához szükséges adatokat, így e módszer alkalmazása miatt a vizsgálatban való részvételre nem felkért exportőröket nem éri hátrány ([418]).

(994) A kínai exportáló gyártók nagy fokú együttműködésére tekintettel, valamint figyelembe véve, hogy a minta a támogatásra való jogosultság szempontjából is reprezentatív, a Bizottság helyénvalónak ítélte a „minden más vállalathoz” tartozó összeget a mintában szereplő vállalatokra meghatározott legmagasabb összeg szintjén meghatározni. A „minden más vállalathoz” tartozó összeget azoknál a vállalatoknál alkalmazta, amelyek nem működtek együtt a vizsgálatban.

Vállalat	A kiegyenlíthető támogatások összege
BYD csoport:	17,4 %
— BYD Auto Company Limited	
— BYD Auto Industry Company Limited	
— Changsha BYD Auto Company Limited	
— Changsha Xingchao Auto Company Limited	
— Changzhou BYD Auto Company Limited	
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited	
— Hefei BYD Auto Company Limited	
— Jinan BYD Auto Company Limited	
Geely csoport:	19,9 %
— Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited	
— Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co.,Ltd.	
— Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.	
— Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.	

([418]) Lásd még értelemszerűen: WT/DS294/AB/RW, „US – Nullázás” (a vitarendezési egyetértés 21. cikkének 5. bekezdése), a Fellebbezési Testület jelentése, 2009. május 14., 453. pont.

Vállalat	A kiegyenlíthető támogatások összege
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
SAIC csoport: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	37,6 %
Más együttműködő vállalatok	20,8 %
Minden más vállalat	37,6 %

4. KÁR

4.1. Az uniós gazdasági ágazat és az uniós termelés meghatározása

(995) A vizsgálati időszak alatt a hasonló terméket körülbelül 10 uniós gyártói csoport gyártotta, amelyek közül néhány több jogi személynél gyártotta a hasonló terméket. E vállalatok többsége belső égésű motorral felszerelt járművek eredetiberendezés-gyártója, amelyek az új személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról szóló (EU) 2019/631 rendelet ([419]) hatálybalépését követően átállnak az akkumulátoros elektromos járművek gyártására. Más vállalatok kizárólag akkumulátoros elektromos járműveket állítanak elő. Együttesen ezek a vállalkozások alkotják az alaprendelet 4. cikkének (1) bekezdése értelmében vett uniós gazdasági ágazatot.

(996) Az uniós piacnak a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való áttérése releváns tényező ebben az esetben, amely számos, az ágazat helyzetére vonatkozó mutatót érint. A belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való átállás magas kezdeti és folyamatos beruházásokat és költségeket von maga után egy új, gyorsan növekvő fogyasztású, fejlődő piacon. Az uniós gazdasági ágazat 2020 előtt kezdett beruházni a villamosításba ([420]). Amint azt a 10. táblázat mutatja, a mintában szereplő uniós gyártók a figyelembe vett időszakban évi 2 milliárd EUR-t fektettek be, míg a villamosításhoz szükséges összes beruházás az (1092) preambulumbekezdésben foglaltak szerint 170 milliárd EUR-ra becsülhető. Az uniós gazdasági ágazat helyzetét befolyásoló valamennyi gazdasági tényező vizsgálatát az uniós gazdasági ágazat ezen átmenetben lévő jellegének kellő figyelembevételével kell elvégezni. Az ebből eredő tendenciák tehát hatással lehetnek a más érettebb iparágakban megfigyelt tendenciákra, és eltérő mintát követhetnek.

(997) Megállapítást nyert, hogy a vizsgálati időszak alatt a teljes uniós termelés mintegy 1,6 millió darabot tett ki. A Bizottság ezt a számadatot a Prodcom ([421]) alapján állapította meg, és azt összevetette az uniós gazdasági ágazatra vonatkozó összes többi rendelkezésre álló információforrással. Ez magában foglalta a mintavételi válaszokat és a csoport weboldalain nyilvánosan hozzáférhető adatokat.

(998) A figyelembe vett időszakban egyes uniós gyártók kínai vállalatokkal közös vállalatok keretében gyártották a vizsgált terméket az érintett országban. Ezek a gyártói csoportok (BMW, Renault és Mercedes-Benz) ebben az időszakban importálták az érintett terméket Kínából. A vizsgálati időszak alatt ugyanis az uniós gyártói csoportok mindegyike az akkumulátoros elektromos járműveknek leginkább egy-egy modelljét importálta Kínából, amellyel az általa az Unióban gyártott és az uniós piacon értékesített akkumulátoros elektromos járművek portfólióját egészítette ki. Ezek a gyártók a vizsgálati időszakban az uniós felhasználás mintegy [4,7–5,7] %-át importálták, amint azt a 12. táblázat ismerteti. A Tesla emellett jelentős mennyiségű akkumulátoros elektromos járművet importált Kínából. A kínai Geely vállalat tulajdonában lévő Volvo a vizsgálati időszakban nem importált Volvo márkájú akkumulátoros elektromos járműveket Kínából. Részvényese, a Geely azonban különböző márkák alatt exportált akkumulátoros elektromos járműveket Kínából az Unióba.

([419]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 111., 2019.4.25., 13. o.).

([420]) https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/

([421]) A 2023. évi termelési adatok 2024. július 1-jén lesznek nyilvánosan hozzáférhetők.

(999) Az uniós gazdasági ágazat és az uniós termelés meghatározásakor a Bizottság nem a márkákra vagy az eredetibe-rendezés-gyártók csoportjaira, hanem az akkumulátoros elektromos járművek gyártásának származására összpontosított. Ezért a Bizottság a kárra, az ok-okozati összefüggésre és az uniós érdekre vonatkozó elemzésében szerepeltette az akkumulátoros elektromos járművek teljes uniós gyártását az Unióban létrehozott vagy ott gyártott valamennyi akkumulátoros elektromos járműre kiterjedően.

4.2. Az érintett uniós piac meghatározása

(1000) Szem előtt tartva, hogy az akkumulátoros elektromos járműveknek nem volt jelentős kötött piaca, a Bizottság a szabadpiacra vonatkozó adatok alapján megvizsgálta az uniós gazdasági ágazatra vonatkozó valamennyi gazdasági mutatót.

4.3. Uniós felhasználás

(1001) A Bizottság az uniós felhasználást mind a látszólagos, mind a tényleges felhasználás alapján határozta meg.

(1002) A Bizottság a látszólagos felhasználás tekintetében az uniós gazdasági ágazat teljes uniós piaci értékesítésének meghatározáshoz az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (a továbbiakban: EEA) ([422]) által a 2020., 2021. és 2022. évre vonatkozóan közölt adatokat, a vizsgálati időszakra vonatkozóan pedig az S&P Global Mobility által közölt adatokat ([423]) (ezeket az információkat az EEA e rendelet közzétételének időpontjáig még nem tette nyilvánosan hozzáférhetővé), valamint a tagállami vámhatóságok adatait vette figyelembe. Nyolc, nagy mennyiségű importtal rendelkező tagállamból és a legnagyobb regionális tengeri kikötőkből gyűjtöttek vámadatokat: Belgium, Franciaország, Hollandia, Németország, Olaszország, Spanyolország, Svédország és Szlovénia. Ezen adatok részletes vizsgálata lehetővé tette, hogy különbséget lehessen tenni az akkumulátoros elektromos járművek behozatala (kifejtését lásd a (184) preambulumbekezdésben) és az egyéb áruk, például négykerekű motorkerékpárok, elektromos robogók stb. behozatala között. Más tagállamok csak nagyon csekély mennyiségű behozatalról számoltak be, és nagyon alacsony átlagáruk azt jelezte, hogy a termékkörön kívül eső egyéb termékeket érintenek. Az e nyolc tagállamból származó adatokat ezért konzervatív alapon elfogadta az akkumulátoros elektromos járművek behozatalának pontos mutatójaként.

(1003) Meg kell jegyezni, hogy az (1084) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint az uniós gazdasági ágazat főként megrendelések alapján működik, ezért értékesítési volumene szorosan megegyezik az Unióban gyártott akkumulátoros elektromos járművek nyilvántartásba vett számával.

(1004) A tényleges felhasználás magában foglalja az akkumulátoros elektromos járművek uniós piacon nyilvántartásba vett teljes állományát az ACEA által közölt adatok szerint.

(1005) Megjegyzendő, hogy mind az EEA, mind az ACEA az Unióban nyilvántartásba vett akkumulátoros elektromos járművek teljes számát közli. Az adatok összehasonlításakor nagyon kis különbség van a két forrás között, a figyelembe vett időszakban – 0,34 % és 1,15 % között mozog.

(1006) Az uniós felhasználás a következőképpen alakult:

1. táblázat:

Uniós felhasználás (darab)

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Tényleges uniós felhasználás	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Index	*100*	*163*	*209*	*300*
Tényleges uniós felhasználás (akkumulátoros elektromos járművek nyilvántartásba vétele) ([1])	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082

([422]) https://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22track_total_hits%22%3Atrue%2C%22query%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22constant_score%22%3A%7B%22filter%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22year%22%3A2022%7D%7D%5D%7D%7D%2C%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22scStatus%22%3A%22Provisional%22%7D%7D%5D%7D%7D%5D%7D%7D%7D%7D%5D%7D%7D%2C%22display_type%22%3A%22tabular%22%7D

([423]) https://www.spglobal.com/mobility/en/index.html

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Index	*100*	*163*	*209*	*282*
nyilvántartásba vett akkumulátoros elektromos járművek az összes nyilvántartásba vett személygépkocsi arányában (%) ([2])	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
Index	*100*	*169*	*224*	*270*

([1]) https://www.acea.auto/files/20220202_PRPC-fuel_Q4-2021_FINAL.pdf, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf. Megjegyzendő, hogy: az ACEA által szolgáltatott adatok forrásonként kissé eltérnek.

([2]) https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdfhttps://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdfhttps://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf.

Forrás: S&P Global Mobility, EEA, ACEA és a tagállami vámhatóságok adatai

(1007) Az uniós piacon a nyilvánvaló és tényleges felhasználás 200 %-kal, illetve 182 %-kal nőtt a figyelembe vett időszakban. Ez a növekedés az uniós személygépkocsi-piacnak a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való fokozatos átállását tükrözi.

(1008) A tényleges és a látszólagos felhasználásra vonatkozó adatok közötti különbség az uniós piac készleteinek nagyságát tükrözi. Ezeket a készleteket az uniós gyártók esetében nem azonosították jelentős mennyiségben, mivel az uniós gyártók főként megrendelések alapján gyártanak, amint azt az (1084) preambulumbekezdés kifejti, és ezért főként az importált járművek készleteinek tulajdonították őket.

(1009) A nyilvántartásba vett akkumulátoros elektromos járművek számának az összes nyilvántartásba vett személygépkocsi százalékában kifejezett növekedése azt mutatja, hogy az uniós piac fokozatosan átáll a belső égésű motorral felszerelt személygépkocsikról az akkumulátoros elektromos járművekre.

4.4. Az érintett országból érkező behozatal

4.4.1. *Az érintett országból érkező behozatal volumene és piaci részesedése*

(1010) A Bizottság a behozatal volumenét a tagállamok vámadatai, valamint az importált akkumulátoros elektromos járművek nyilvántartásba vett száma alapján határozta meg. Az ilyen behozatal a származási országon alapult. A behozatal piaci részesedését a) a tényleges behozatal volumene vagy b) az importált járművek nyilvántartásba vétele alapján állapították meg a) a látszólagos fogyasztási adatok, illetve b) a tényleges fogyasztás százalékaként, a fenti 1. táblázat szerint.

(1011) Az érintett országból az Unióba irányuló behozatal a tagállamok vámadatai alapján a következőképpen alakult:

2a. táblázat:

A behozatal volumene (darab) és piaci részesedése

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Az érintett országból érkező behozatal volumene (darabszám)	21 243	134 952	256 712	412 425
Index	*100*	*635*	*1 208*	*1 941*
Piaci részesedés	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
Index	*100*	*390*	*579*	*648*

Források: a tagállamok vámhatóságainak adatai

(1012) A Kínából érkező behozatal tényleges volumene a figyelembe vett időszakban 1 841 %-kal nőtt.

(1013) A Kínából érkező behozatal piaci részesedése a 2020. évi 3,9 %-ról 25,0 %-ra nőtt a vizsgálati időszakban, ami több mint 500 %-os, azaz körülbelül 21 százalékpontos növekedést jelent.

(1014) Az érintett országból az Unióba irányuló behozatal volumene a nyilvántartásba vételek száma alapján a következőképpen alakult:

2b. táblázat:

A behozatal volumene (darab) és piaci részesedése

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Az érintett országból érkező behozatalt követő nyilvántartásba vétel (darab)	18 934	132 768	246 090	346 345
Index	*100*	*701*	*1 300*	*1 829*
Piaci részesedés	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Index	*100*	*430*	*623*	*649*

Források: EEA és S&P Global Mobility

(1015) Az érintett országból történő behozatalt követően nyilvántartásba vett járművek száma a 2020. évi kevesebb mint 19 000 darabról a vizsgálati időszakban több mint 340 000 darabra nőtt. Ez a figyelembe vett időszakban összességében 1 729 %-os növekedésnek felel meg.

(1016) Ennek alapján a Kínából érkező behozatal piaci részesedése a 2020. évi 3,5 %-ról 22,8 %-ra nőtt a vizsgálati időszakban, ami több mint 500 %-os, azaz több mint 19 százalékpontos növekedést jelent.

(1017) A Kínából érkező behozatal tényleges volumene és a behozatalt követő nyilvántartásba vétel (mintegy 66 000 darab) közötti különbség azt mutatja, hogy a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművekből jelentős készlet található az uniós piacon. A mintában szereplő exportáló gyártók további bizonyítékot szolgáltattak a készletekre vonatkozóan, és a vizsgálati időszak végén mintegy 63 000 darabos készletről számoltak be. Figyelembe véve a mintába fel nem vett kínai exportáló gyártókat, a Bizottság becslése szerint az uniós piacon történő értékesítésre kész tényleges készletek valószínűleg 66 000 darabot értek el. Ez a vizsgálati időszakban az uniós piaci felhasználás (regisztrációk) mintegy 4,3 %-át, illetve ugyanezen időszak alatt a Kínából érkező behozatalt követően nyilvántartásba vett termékek mennyiségének mintegy 19 %-át tenné ki.

4.4.2. *Az érintett országból érkező behozatal árai, áralákínálás és árlenyomás*

(1018) A Bizottság a behozatali árakat a tagállamok vámhatóságainak adatai alapján határozta meg.

(1019) Az érintett országból az Unióba érkező behozatal súlyozott átlagára a következőképpen alakult:

3. táblázat:

Importár (EUR/darab)

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Kína	28 154	24 510	26 441	25 269
Index	*100*	*87*	*94*	*90*

Forrás: a tagállamok vámhatóságainak adatai

(1020) A kínai behozatalnak az uniós piacon érvényesített árai 10 %-kal csökkentek a figyelembe vett időszakban.

(1021) Ezt a fejleményt azonban a Kínából importált akkumulátoros elektromos járműmodellek folyamatosan változó összetételével összefüggésben is kell szemlélni, mivel a behozatal a figyelembe vett időszakban nőtt (lásd a 2a. és a 2b. táblázatot).

(1022) Az importált termékek és az uniós gazdasági ágazat által előállított hasonló termékek tisztességes összehasonlítása érdekében a Bizottság termékkódokon alapuló termékbesorolási rendszert alkalmazott, amely figyelembe vette az akkumulátoros elektromos járművek azon fő jellemzőit, amelyek hatással vannak az uniós gazdasági ágazat eladási árára, különös tekintettel a jármű hosszára, hatótávolságára, teljesítményére és a kerékmeghajtás típusára ([424]), ([425]). E tekintetben, bár az akkumulátoros elektromos járművek összetett termékek, amelyek igen sok különböző jellemzővel és jellemzővel rendelkeznek (még az egyetlen kereskedelmi modellnév alatt forgalmazott járművek is kínálhatók a konfigurációk széles körében, attól függően is, hogy az ügyfél az opcióként kínált jellemzők közül melyiket választja), ez nem jelenti azt, hogy e különböző jellemzők mindegyike jelentős hatással lenne az árra, és ezért azokat figyelembe kell venni az árak összehasonlításakor. A Bizottság megjegyezte, hogy az érdekelt felek nem tettek észrevételt a termékkódok struktúrájával kapcsolatban.

(1023) A vizsgálati időszak alatti áralákínálás meghatározásához a Bizottság összehasonlította egymással:

i. a mintában szereplő uniós gyártók által az Unió piacán független vevőknek felszámított, súlyozott átlagos értékesítési árakat terméktípusonként, szükség szerint kereskedői árra átszámítva; valamint

ii. a mintában szereplő kínai gyártóktól érkező behozatal tekintetében az első független uniós vevő részére történő értékesítéshez tartozó, szükség szerint kereskedői árra átszámított, terméktípusonkénti súlyozott átlagárakat.

(1024) A vizsgálat feltárta, hogy ebben a konkrét esetben az uniós gyártók és a kínai exportáló gyártók értékesítési csatornái nagyon összetettek, a gyártó és az első független vevő között számos közvetítő helyezkedhet el. A vizsgálat kimutatta, hogy a kereskedelemnek három különböző szintje van (lásd az (1025) preambulumbekezdést), és legalább négyféle értékesítési modell létezik (lásd az (1027) preambulumbekezdést). Következésképpen a Bizottság a jelen ügy sajátos körülményeire tekintettel úgy határozott, hogy a kereskedő (a kereskedőnek felszámított ár) szintjén áralákínálás fennállását állapítja meg. A Bizottság ugyanis megállapította, hogy a verseny itt koncentrálódik, és az értékesítési ügyletek többsége is itt valósul meg. A kereskedőnek, az ügynöknek vagy a kulcsügyfeleknek történő értékesítések az uniós gazdasági ágazat teljes értékesítésének mintegy 95 %-át, a kínai exportáló gyártók értékesítésének pedig mintegy 78 %-át teszik ki. Ezenkívül nem volt szükség a kapcsolatban álló és a független kereskedők közötti különbségtételre, mivel a vizsgálat megerősítette, hogy az árak minden kereskedővel szemben a szokásos piaci feltételek szerint zajlottak.

(1025) A kereskedelem három fő szintje a következő:

i. az akkumulátoros elektromos járműveket gyártó, illetve a kínai exportőrtől importáló vállalat, amely azokat a kereskedelem következő szintjén a vele kapcsolatban álló nemzeti értékesítőnek vagy független általános forgalmazónak értékesíti. Egyes gyártók „hazai piaccal" rendelkeznek (jellemzően abban az országban, ahol a gyártás zajlik, vagy ahol az importőr európai székhelye található), ahol a nemzeti értékesítő feladatait is ellátják;

ii. a gyártóval, illetve az importőrrel kapcsolatban álló nemzeti értékesítők az elsődleges marketing- és értékesítési tevékenységük során figyelembe veszik annak a piacnak a sajátosságait, ahol működnek. a nemzeti értékesítők jellemzően léteznek az állandó telephelyek főbb piacain, és az akkumulátoros elektromos járműveket a kapcsolódó és független forgalmazói hálózatukon (kereskedők és/vagy ügynökök) keresztül forgalmazzák. Azokban az országokban, ahol nincsenek kapcsolódó nemzeti értékesítők (jellemzően azokban az országokban, ahol kis mennyiségeket értékesítenek) az értékesítés független általános forgalmazón keresztül történik (jellemzően kizárólag az országra vonatkozóan). Az általános forgalmazók hasonló feladatokat látnak el, mint a nemzeti értékesítők, és az akkumulátoros elektromos járműveket a kapcsolódó és független forgalmazói hálózatukon (kereskedők és/vagy ügynökök) keresztül forgalmazzák;

([424]) Amennyiben megállapítást nyert, hogy több attribútum szorosan kapcsolódik nemcsak az árhoz, hanem egymáshoz is, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ezen attribútumok közül csak egyet tart meg a termékkódban. Például, mivel a termékkód már tartalmazta a távolságot, a Bizottság nem tartotta észszerűnek az akkumulátorkapacitást is felvenni, mivel a kettő szorosan kapcsolódik egymáshoz.

([425]) Azon megállapítás ellenére, hogy a piaci szegmentáció ebben az esetben nem megfelelő, a Bizottság megjegyezte, hogy a hossz szorosan kapcsolódik a leggyakrabban használt gépjármű-kategóriákban meghatározott szegmensekhez (az A, B, C stb. betűk alapján).

iii. kereskedőkből és ügynökökből álló forgalmazási hálózatok. A kereskedők azok a jogalanyok, amelyek akkumulátoros elektromos járműveket vásárolnak nemzeti értékesítőktől és általános forgalmazóktól, és azokat eladják a végső felhasználónak. Az ügynökök olyan társaságok, amelyek a kereskedővel azonos feladatokat látnak el, anélkül azonban, hogy a járművet bármikor birtokolnák. Ezek a vállalatok más típusú járművek, például a belső égésű motorral felszerelt járművek kereskedőiként is működhetnek.

(1026) Általánosságban elmondható, hogy a gyártó/importőr vagy a nemzeti értékesítő minden egyes ország esetében meghatározza a gyártó által ajánlott kiskereskedelmi árat, amelyet a gyártó ajánl a kiskereskedőknek az akkumulátoros elektromos járművek értékesítéséhez. Azokban az országokban azonban, ahol nincs a gyártóval kapcsolatban álló értékesítési egység, a gyártó által ajánlott kiskereskedelmi árat a nemzeti értékesítőkhöz hasonló feladatokat ellátó független általános forgalmazó állapítja meg. A gyártó által ajánlott kiskereskedelmi árat az uniós gyártó által a független általános forgalmazónak felszámított ár alapján határozták meg.

(1027) Az azonosított főbb értékesítési modellek a következők:

i. Szabványos kereskedői modell – az akkumulátoros elektromos járművet a gyártó/importőr vagy a nemzeti értékesítő értékesíti a kereskedőnek, a kereskedő pedig a végső fogyasztónak. A kereskedő gyakran kap árengedményt az állandó telephelytől. Ezért a kereskedő nettó árát nem kell kiigazítani. A végső fogyasztó által fizetett ár jellemzően ismeretlen a gyártó számára, mivel a kereskedők az árrésüket (a gyártó által ajánlott kiskereskedelmi ár és a kereskedői ár közötti különbséget) beépítve tárgyalnak az árról.

ii. Ügynökségi modell – az akkumulátoros elektromos járművet közvetlenül az ügyfélnek értékesítik a gyártó/importőrtől vagy a nemzeti értékesítőtől. Az értékesítést ügynöknek nevezett jogalany közvetíti, aki nem veszi át a jármű tulajdonjogát, hanem tárgyalásokat folytat és lezárja az értékesítést. E munkáért az ügynök jutalékot kap. Ezek a jogalanyok lehetnek ugyanazok a vállalatok, amelyek általában kereskedőként járnak el más típusú autók esetében. A kereskedő feladataihoz hasonló feladatokat látnak el. Ezért a végső végfelhasználói árnak az ügynök jutalékával történő kiigazításával a kereskedőnek felszámított árral összehasonlítható árat kapták meg.

iii. Nagy flottaértékesítési modell, amely a nagy ügyfelek bizonyos kategóriáira, például a kölcsönző vállalatokra, a kormányzati szervekre és a nagy magánvállalatokra jellemző. Az állandó telephelyek/IE-k vagy a nemzeti értékesítők közvetlenül tárgyalnak és értékesítik az akkumulátoros elektromos járműveket. Ezek mind az uniós gyártók, mind a kínai exportáló gyártók esetében az értékesítések volumenét jelentik, és hasonlónak tekinthetők a kereskedői szinthez, mivel az értékesítési volumenre árengedményt alkalmaznak.

iv. Független általános forgalmazómodell – ebben az esetben a kereskedői ár megállapítása érdekében a Bizottság a független forgalmazók árához hozzáadta az SGA-költségeik becslését (az uniós gyártó vagy exportáló gyártó más országokban működő NSC-inek átlagos SGA-költségeit használva, amelyek az uniós gyártók esetében 0,5 % és 3,6 %, az exportáló gyártók esetében pedig 2,1 % és 8 % között mozogtak). A Bizottság az uniós gyártók és az exportáló gyártók független általános forgalmazók részére történő értékesítései esetében 3 %-os névleges nyereséget is hozzáadta. Az uniós gyártók esetében ez a kiigazítás az értékesített mennyiségük mintegy 5 %-át érinti, míg az exportáló gyártók esetében az értékesített mennyiség 22 %-át.

v. Online értékesítés – Egyes exportáló gyártók (és NSC-jük) az interneten közvetlenül értékesítenek végső fogyasztóknak, köztük magánszemélyeknek, kereskedő vagy ügynök közvetítése nélkül. Ezen értékesítések árait a vizsgálat jelenlegi szakaszában nem lehetett a kereskedői szinthez igazítani, kivéve a konkrét értékesítési volumencélok eléréséért járó pénzbeli jutalmak elosztását és levonását, amelyeket az ilyen online értékesítés helye szerinti területen marketingtevékenységet (pl. bemutatótermeket üzemeltető és tesztvezetési szolgáltatásokat) végző vállalatoknak nyújtottak.

(1028) Az ár-összehasonlítást típusonként végezték el a kereskedelem azonos szintjén (kereskedőnek vagy azzal egyenértékű személynek felszámított ár), szükség esetén a fentieknek megfelelően kiigazítva, az árengedmények és kedvezmények, illetve a kereskedői vagy ügynöki szinten működő vállalatok részére történő értékesítésekre vonatkozó egyéb ösztönzők levonása után. Az összehasonlítás eredményét a Bizottság a mintában szereplő uniós gyártók vizsgálati időszak alatti elméleti forgalmának százalékában fejezte ki.

(1029) Ennek alapján az érintett országból érkező behozatal alákínálási különbözeteinek súlyozott átlaga az uniós piac tekintetében 12,7 % volt.

(1030) Szem előtt tartva, hogy a verseny nagyrészt az áron alapul, és árai nagyon átláthatóak (azaz ismertek a piacon), ez a különbözet jelentősnek tekinthető.

(1031) A kínai és az uniós termékkódok közötti egyezés mindegyik exportáló gyártó esetében meghaladta a 90 %-ot. A Bizottság két kínai termékkódot vetett össze egy-egy nagyban hasonló uniós termékkóddal. Az alkalmazott uniós termékkód mindkét esetben a kínai termékkódhoz képest alacsonyabb műszaki előírásoknak felelt meg, ezért az összehasonlítás a kínai exportáló gyártó javára szólt.

(1032) Ezenkívül meg kell jegyezni, hogy a BYD és a SAIC akkumulátoros elektromos járműveinek árai 7 évre szóló garanciát tartalmaznak az akkumulátoros elektromos járművek tekintetében, míg az uniós gazdasági ágazat akkumulátoros elektromos járművei esetében a garancia csak 2 év volt. Ezért az (1029) preambulumbekezdésben megállapított áralákínálás alulértékelt.

(1033) Ami az árlenyomást illeti, az értékesítési árak és az egységnyi termelési költségek alakulása az Unióban a figyelembe vett időszak során a 7. táblázatban látható, jelentős árlenyomásra utaló jeleket mutatott. Az uniós gazdasági ágazat nem tudta emelni árait, hogy fedezze költségeit. Ez azt jelentette, hogy az uniós gazdasági ágazat a figyelembe vett időszakban veszteséget könyvelt el az akkumulátoros elektromos járművek értékesítésében.

(1034) A Bizottság különösen azt állapította meg, hogy a mintában szereplő kínai exportáló gyártók eladási ára 30 %-kal alacsonyabb volt, mint az uniós gazdasági ágazat termelési költségeinek súlyozott átlaga. Ezt a mutatót típusonként határozták meg.

(1035) Az árlenyomás egyik fő tényezője az volt, hogy a kínai támogatott behozatal importját követően nyilvántartásba vett termékek volumene 1 729 %-kal nőtt, és 2020-hoz képest 22,8 %-os piaci részesedést tudott elérni a vizsgálati időszakban, amint azt a 2b. táblázat mutatja. Ezek az értékesítések főként az uniós gyártók kárára történtek, amelyek elvesztették piaci részesedésüket. Az árlenyomást továbbá az is magyarázta, hogy a kínai behozatal terméktípustól függetlenül versenyez az uniós értékesítéssel. Még ha az Unió növelné is a drágább modellek értékesítését, ezek is versenyeznének az akkumulátoros elektromos járművek valamelyik kínai típusával. Ez hozzájárult ahhoz, hogy az uniós gazdasági ágazat veszteségei kétszámjegyűek legyenek, amint azt a 10. táblázat mutatja.

(1036) A CCCME azt állította, hogy az árak összehasonlítása során a Bizottságnak figyelembe kell vennie az akkumulátoros elektromos járművek márkáját. A CCCME továbbá azzal érvelt, hogy a gyártó márkaértéke meghatározó az akkumulátoros elektromos járművek értékesítési és viszonteladási áraiban, és az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói márkaértékük alapján minden szegmensben sokkal magasabb árakat számíthatnak fel a járműveikért.

(1037) A Bizottság megjegyezte, hogy a CCCME nem fejtette ki, hogy a Bizottságnak hogyan kellene figyelembe vennie a márkát az ár-összehasonlítás során. Megjegyezte továbbá, hogy az uniós gyártók esetleges márkaértéke a belső égésű motorral felszerelt járművek gyártása terén szerzett hosszú és kiterjedt tapasztalataikra épül, amelyekről nem feltételezhető, hogy azokat automatikusan átviszik az akkumulátoros elektromos járművekre. Ennek az az oka, hogy a villamosítás jelentősen megváltoztatja a nem áralapú versenyt azáltal, hogy megkérdőjelezi azokat a hagyományos jellemzőket, amelyekre a belső égésű motorral felszerelt járművek gyártói a versenyelőnyüket építették. Az autógyártók által használt közös értékek közé tartozik a teljesítmény, az üzemanyag-hatékonyság, a technológia, a megbízhatóság, a biztonság és a tervezés. Ezeket a termékjellemzőket azonban megkérdőjelezi az elektromos technológiák bevezetése. Az elektromos járművek például az elektromos motorok jellemzői miatt újradefiniálják a teljesítményt. Minden jellemző közül a hatótáv a legkritikusabb az akkumulátoros elektromos járműveknek a belső égésű motorral felszerelt járművekhez képest alacsony teljesítménye, valamint az akkumulátoros elektromos járműmodellek között a maximális hatótáv tekintetében meglévő jelentős eltérés miatt. Ezenkívül a Tesla gyors növekedése egyértelmű példa arra, hogy a belső égésű motorral felszerelt járművekre épített márkaérték vagy annak hiánya marginális jelentőséggel bír az akkumulátoros elektromos járműpiac sikere és árképzési ereje szempontjából. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(1038) A CCCME azt is állította, hogy az ár-összehasonlítás során a Bizottságnak figyelembe kell vennie a mintában szereplő valamennyi kínai exportáló gyártó és minden más olyan kínai exportáló gyártó adatait, amelyek egyedi vizsgálat iránti kérelmet nyújtottak be, különös tekintettel a Tesla adataira, mivel ez a vállalat a vizsgálati időszakban az akkumulátoros elektromos járművek Unióba irányuló exportjának mintegy 50 %-át tette ki.

(1039) Az alákínálási különbözetet, valamint az összes többi mikrogazdasági mutatót a mintában szereplő kínai exportáló gyártók és a mintában szereplő uniós gyártók által szolgáltatott ellenőrzött adatok alapján számították ki. A (49) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a Tesla kínai exportáló gyártóként nem szerepelt a mintában. Következésképpen az egyedi vizsgálatot kérő exportáló gyártó adatait nem vették figyelembe az alákínálási számításban. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(1040) A 24. vállalat azt állította, hogy az akkumulátoros elektromos járművek piaca két fő ok miatt nem homogén piac. Egyrészt azért, mert az akkumulátoros elektromos járművek piaca nem független, mivel az része a személygépjárművek piacának, amely magában foglalja a belső égésű motorral felszerelt járműveket is, és azokkal az akkumulátoros elektromos járművek versenyeznek. Másrészt azért, mert az akkumulátoros elektromos járművek piaca több szegmensre oszlik. A 24. vállalat azt állította, hogy a piaci szegmentáció releváns az uniós gazdasági ágazat helyzetének pontos értékelése szempontjából, ezért a 24. vállalat szerint a Bizottságnak különbséget kellene tennie az akkumulátoros elektromos járművek különböző piaci szegmensei között. A 24. vállalat pontosította továbbá, hogy míg az EU méretük és jellemzőik alapján kategóriákba sorolja a személygépkocsikat, más kritériumok, például az ár és a márka imázsa kulcsfontosságú tényezők a piac szegmentációjának meghatározásában. Az eladási árakat illetően a 24. vállalat pontosította, hogy az akkumulátoros elektromos járművek piaca „*belépő*”, „*közép*”, „*prémium*” és „*luxus*” kategóriákra osztható. A 24. vállalat azt is kijelentette, hogy az egyes szegmenseken belül egyértelműen különbséget tesznek a prémium márkák és az alapszintű márkák között olyan szempontok alapján, mint a teljesítmény, a funkciók, a jellemzők, a forgalmazási hálózatok és az értékesítés utáni szolgáltatások. A 24. vállalat kijelentette továbbá, hogy ezek a tényezők ténylegesen meghatározzák a piaci szereplők közötti verseny mértékét, valamint azt, hogy bármely két termék közeli alternatíva-e. A 24. vállalat azt is állította, hogy az akkumulátoros elektromos járművek legtöbb uniós gyártója eddig inkább a prémiumkategóriás modellekre összpontosított, ami nagyobb haszonkulcsot tett lehetővé, ennek következtében pedig az uniós márkák jelenléte nem meghatározó a belépő szint szegmenseiben, ami ellentétben áll a belső égésű motorral felszerelt járművek hagyományos ágazatában uralkodó helyzettel. Ebből következik, hogy a 24. vállalat szerint a Kínából érkező behozatal és különösen a kínai márkák eddig többnyire az alapszintet célozták meg a piac olcsóbb szegmenseiben, ahol az uniós alternatívák jelenléte egyelőre nem erős. Ezért a 24. vállalat azt állította, hogy a kínai behozatal többnyire kiegészíti az uniós gazdasági ágazatot az akkumulátoros elektromos járművek uniós piacán, nem pedig versenyez azzal.

(1041) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a személygépjárművek piaca több erőátviteli rendszert is magában foglal: Belső égésű motorral felszerelt járművek, hibridek (nem csatlakoztatható), hálózatról tölthető hibridek, akkumulátoros elektromos járművek és üzemanyagcellás járművek. Az üzemanyagcellás járművek és az akkumulátoros elektromos járművek kibocsátásmentes járművek, míg a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek, a hibrid járművek és a belső égésű motorral felszerelt járművek belső égésű motorral rendelkeznek. Ezek a járműtípusok versenyezhetnek egymással, de csak nagyon korlátozott mértékben. Ugyanakkor ezek a járműtípusok is nagyon korlátozott mértékben versenyeznek motorkerékpárokkal, elektromos kerékpárokkal, robogókkal stb. A jelenlegi vizsgálat azonban az akkumulátoros elektromos járművekre terjed ki, és nem minden személygépkocsira vagy személyszállító járműre. Amennyiben versenykapcsolat áll fenn más járművekkel, ez az elem nem vonná ki ezeket a járműveket e vizsgálat hatálya alá; az ilyen korlátozott verseny sem kérdőjelezné meg az e vizsgálat keretében tett megállapításokat a támogatott behozatalnak a hasonló termék uniós gazdasági ágazatára gyakorolt hatásáról.

(1042) A Bizottság emlékeztetett arra is, hogy a személygépkocsik esetében nem volt általánosan elfogadott szegmentáció, és megjegyezte, hogy az eljárás megindításáról szóló dokumentumban említett osztályozási rendszer az uniós gazdasági ágazat által biztosított objektív és mérhető kritériumok helyett inkább annak általános leírásán alapult, hogy mit neveznek hagyományosan szegmensnek ebben az ágazatban. Ennek következtében nem volt egyértelmű határvonal az állítólagos szegmensek között. Az eljárás megindításáról szóló dokumentumban a Bizottság az akkumulátoros elektromos járművek terméktípusai értelmében ilyen szegmensekre hivatkozott. Ez még inkább igaz a 24. vállalat által javasolt szegmentációra, amely a vélelmezett szegmensek meghatározása helyett csupán azok elnevezését közölte („*belépő*”, „*közép*”, „*prémium*” és „*luxus*”) – e marketingfogalmak meglehetősen szabadon értelmezhetők.

(1043) A Bizottság azt is megjegyezte, hogy bár az akkumulátoros elektromos járművek különböző típusokat ölelnek fel, mindegyikük ugyanazokkal az alapvető jellemzőkkel rendelkezik, és fő felhasználási módjuk azonos, azaz kis számú személy szállítása egyik pontról a másikra. Szintén ugyanazok a szabályok vonatkoznak rájuk például a sebességkorlátozások, a forgalomba hozatali követelmények, valamint az úthálózat azon részei tekintetében, ahol forgalmuk engedélyezett. A fentiekre tekintettel az akkumulátoros elektromos járműveket megfelelően felcserélhetőnek lehet tekinteni. Továbbá, amint azt az (1022) preambulumbekezdés kifejti, a termékkód figyelembe veszi az akkumulátoros elektromos járművek azon fő jellemzőit, amelyek hatással vannak az uniós gazdasági ágazat eladási árára, mint például a jármű hosszát, hatótávolságát, teljesítményét és a kerékmeghajtás típusát, ennélfogva a Bizottság a hasonló uniós terméktípust a hasonló kínai terméktípusokkal vagyis az állítólagosan olcsó vagy prémium kínai akkumulátoros elektromos járműveket hasonló uniós modellekkel hasonlította össze.

(1044) Ami az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártók által értékesített típusait és az uniós gyártókkal való verseny mértékét illeti, a vizsgálat feltárta, hogy a kínai exportáló gyártók teljes mértékben versenyeznek az uniós gazdasági ágazat által értékesített akkumulátoros elektromos járművekkel (amint azt az (1031) preambulumbekezdés kifejti, a kínai termékkódok és az uniós termékkód közötti megfelelés átlagosan nagyon magas (90 %), és az egyezés a mintában szereplő uniós gyártók teljes értékesítésének 88 %-át teszi ki). Valójában az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártók és kínai exportáló gyártók által az uniós piacon értékesített típusválasztéka a (33), (36) és (49) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint az uniós gyártók és az exportáló gyártók mintájának egyik kiválasztási szempontja volt.

(1045) A vizsgálati időszakban a kínai exportáló gyártók az akkumulátoros elektromos járműmodellek széles skáláját exportálták jelentősen változó árakon, versenyezve az uniós gyártók által gyártott akkumulátoros elektromos járműmodellekkel, és a közeljövőben még tovább kívánják bővíteni portfóliójukat az uniós piacra.

(1046) A mintában szereplő kínai exportáló gyártó, a BYD például 30 000 EUR-nál alacsonyabb listaárú modelleket értékesített az uniós piacon, például a Dolphin modelleket, körülbelül 40 000 EUR listaárú modelleket, mint például az Atto 3, de olyan modelleket is, amelyeket prémiumnak vagy luxusnak tekint, és amelyek listaára több mint 70 000 EUR; ilyen például a HAN és a TANG ([426]). Hasonlóképpen a Geely csoport prémium modellként forgalmazta Polestart ([427]), és a vizsgálati időszak alatt exportálta azokat az Unióba. Egy másik Geely által gyártott akkumulátoros elektromos járművet, a Lotus Eletre-t hiper-SUV-ként ([428]) forgalmazzák, és az uniós piacon 150 000 EUR-s listaáron kínálják.

(1047) A Bizottság megjegyezte, hogy az akkumulátoros elektromos járművek vizsgálati időszak alatt értékesített típusai alapján az akkumulátoros elektromos járművek uniós piaca folyamatosan fejlődik, és az uniós gyártók és exportőrök – köztük a kínai exportőrök – minden évben bővítik az akkumulátoros elektromos járművek általuk kínált palettáját. Például az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói csoportja, a Stellantis csoport 2023 októberében Citroën e-C3 néven bejelentette új, költségtakarékos akkumulátoros elektromos járművét, amelynek induló ára 23 300 EUR. Ezzel szemben a mintában szereplő kínai SAIC 2024 márciusában számos új modellt mutatott be ([429]), ezek között említhető az IM L6 („*felső kategóriás intelligens*”), az MG9 („*közepes/nagyméretű elektromos szedán*”) és az MGS9 SUV („*közepes/nagyméretű, tisztán elektromos kupé*”). Az akkumulátoros elektromos járművek új modelljeinek bevezetésére vonatkozó egyéb bejelentéseket az (1127) preambulumbekezdés is említi.

(1048) Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai exportáló gyártók kínálata a 24. vállalat elmondásával ellentétben nem korlátozódik az akkumulátoros elektromos járművek egyes típusaira.

(1049) A fenti okok miatt a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az akkumulátoros elektromos járművek felcserélhető termékek egységes és folytonos piacát alkotják, ennélfogva a jelen ügyben nem indokolt és nem is helyénvaló szegmenselemzést végezni. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

4.5. **Az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete**

4.5.1. *Általános megjegyzések*

(1050) A támogatott behozatal által az uniós gazdasági ágazatra kifejtett hatás vizsgálata az alaprendelet 3. cikkének (5) bekezdésével összhangban valamennyi olyan gazdasági mutató értékelésére kiterjedt, amely a figyelembe vett időszakban hatást gyakorolt az uniós gazdasági ágazat helyzetére.

(1051) A Bizottság a (26) preambulumbekezdésben jelzett módon az uniós gazdasági ágazatot érő esetleges kár megállapítására mintavételt alkalmazott.

(1052) A kár meghatározása során a Bizottság különbséget tett a makrogazdasági és a mikrogazdasági kármutatók között. A Bizottság a makrogazdasági mutatókat a Prodcom, az EEA, az S&P Global Mobility, a mintavételi adatok és az uniós gyártók weboldalai alapján értékelte. Ezek az adatok az összes uniós gyártóra vonatkoznak. A mikrogazdasági mutatókat a Bizottság a mintában szereplő uniós gyártók által a kitöltött kérdőíven közölt adatok alapján értékelte. Az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete szempontjából mindkét adatcsoport reprezentatívnak bizonyult.

(1053) A makrogazdasági mutatók a következők: termelés, termelési kapacitás, kapacitáskihasználás, értékesítési volumen, piaci részesedés, növekedés, foglalkoztatás, termelékenység, a támogatáskülönbözet nagysága, valamint a korábbi támogatott behozatal hatásaiból való felépülés.

(1054) A mikrogazdasági mutatók a következők: átlagos egységár, egységköltség, munkaerőköltség, készletek, jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások, beruházások megtérülése és tőkebevonási képesség.

([426]) https://press.bydauto.be/byd-changes-the-price-of-the-atto-3-from-1-september-2023
([427]) https://media.polestar.com/be/nl/models/polestar-2/274707
([428]) https://lotusantwerp.be/lotus-eletre/
([429]) https://www.saicmotor.com/english/latest_news/saic_motor/59418.shtml

4.5.2. *Makrogazdasági mutatók*

4.5.2.1. Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

(1055) A teljes uniós termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

4. táblázat:

Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Termelési volumen (darab)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Index	*100*	*165*	*220*	*298*
Termelési kapacitás (darab)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Index	*100*	*161*	*225*	*287*
Kapacitáskihasználás	33 %	34 %	32 %	35 %
Index	*100*	*103*	*98*	*104*

Forrás: Prodcom ([430]), mintavételi adatok és az uniós gyártók weboldalai

(1056) Az akkumulátoros elektromos járművek gyártása a figyelembe vett időszakban mintegy 200 %-kal nőtt. Ebben az időszakban a termelés jelentős mértékű és viszonylag következetes növekedést mutatott, ami azt tükrözte, hogy a piac fokozatosan átállt a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre.

(1057) Az uniós gazdasági ágazat teljes termelési kapacitásáról nem állnak rendelkezésre hivatalos adatok. Ezért az uniós gazdasági ágazat teljes termelési kapacitását a mintába felvett uniós gyártók ellenőrzött kapacitáskihasználási rátája és az uniós gazdasági ágazat teljes termelési volumene alapján számították ki. Ennek lapján a termelési kapacitás a figyelembe vett időszak alatt 187 %-kal nőtt.

(1058) A vizsgálat feltárta, hogy egyes uniós gyártók a belső égésű motorral felszerelt járművek gyártósorait akkumulátoros elektromos járműveket előállító gyártósorokká alakították át, és hogy ezért ezeket a gyártósorokat teljes egészében az akkumulátoros elektromos járművek gyártására szánták, vagy a belső égésű motorral felszerelt járművek mellett az összeszerelő üzemeikben is gyártanak akkumulátoros elektromos járműveket, ahol lényegében ugyanazt a gyártási folyamatot alkalmazzák a meglévő eszközök, folyamatok és kompetenciák kiaknázása és a volumen rugalmasságának biztosítása érdekében.

(1059) Attól függően, hogy a mintában szereplő uniós gyártók hogyan gyártottak akkumulátoros elektromos járműveket az (1058) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint, a Bizottság termelési kapacitásukat többféle módon számította ki a következők szerint: i. a naponta gyártható akkumulátoros elektromos járművek maximális száma és a produktív munkaidő szorzata alapján, figyelembe véve az évi 46–48 hétig tartó 2–3 műszakot, beleértve a karbantartást is, vagy ii. az összes személygépkocsira vonatkozó teljes termelési kapacitás alapján, az akkumulátoros elektromos járművek kivételével az összes többi személygépkocsi gyártásának levonása után.

(1060) A kapacitáskihasználás 4 %-kal nőtt a figyelembe vett időszakban. A kapacitáskihasználás a vizsgálati időszakban 40 % alatt volt, ebből pedig az a következtetés vonható le, hogy az uniós gazdasági ágazat elegendő termelési kapacitással rendelkezik ahhoz, hogy kielégítse az akkumulátoros elektromos járművek iránti kereslet jövőbeli növekedését, és emellett a belső égésű motorral felszerelt járművek gyártókapacitása is nagyobb arányban átcsoportosítható az akkumulátoros elektromos járművek gyártásához.

([430]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en. Megjegyzendő, hogy a Prodcom a titoktartás miatt nem jelenti be az egyes tagállamok termelési volumenét. A 2023. évi termelési adatok 2024. július 1-jén lesznek nyilvánosan hozzáférhetők.

4.5.2.2. Az értékesítés volumene és piaci részesedése

(1061) A Bizottság az uniós gazdasági ágazat uniós piaci értékesítési volumenét az EEA és az S&P Global Mobility az Unióban gyártott akkumulátoros elektromos járművek nyilvántartásba vételére vonatkozó adatai alapján határozta meg.

(1062) Ennek alapján az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene és piaci részesedése a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

5. táblázat

Az értékesítés volumene és piaci részesedése

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Az uniós piacon történő értékesítés (regisztrációk) volumene darabszámban	379 138	583 992	739 101	987 586
Index	*100*	*154*	*195*	*260*
Piaci részesedés (a látszólagos felhasználás arányában)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Index	*100*	*94*	*93*	*87*
Piaci részesedés (a tényleges fogyasztásból – regisztrációk)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Index	*100*	*95*	*93*	*92*

Forrás: Az EEA és az S&P Global Mobility nyilvántartásba vételi adatai

(1063) A mintában szereplő uniós gyártók árbevétele 160 %-kal nőtt a figyelembe vett időszakban. Ez a fejlemény hasonló volt a termelés ugyanezen időszak alatti alakulásához. Az akkumulátoros elektromos járműveket főként kereskedőkön keresztül értékesítették. A fő végfelhasználók azok a fogyasztók és kulcsfontosságú könyvelőcégek voltak, amelyek általában egyedi járművek gyártását rendelték meg, nem pedig a készletből történő megrendelést.

(1064) A felhasználás jelentős növekedése ellenére az uniós gazdasági ágazat nyilvánvaló felhasználásán alapuló piaci részesedés a figyelembe vett időszakban 13 %-kal vagy 9 százalékponttal, illetve a tényleges felhasználás alapján 8 %-kal vagy több mint 5 százalékponttal csökkent. Ezzel szemben a Kínából érkező behozatal piaci részesedése több mint ötszörösére nőtt ebben a fellendülő piacon, az uniós gazdasági ágazat kárára.

4.5.2.3. Növekedés

(1065) Az akkumulátoros elektromos járművek uniós gazdasági ágazat általi gyártása és értékesítése (nyilvántartásba vétele) a figyelembe vett időszakban folyamatos és jelentős növekedést mutatott, összhangban a piacnak a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való fokozatos átállásával.

(1066) Az uniós gazdasági ágazat növekedése az ilyen növekvő piacon történő értékesítés tekintetében lényegesen alacsonyabb volt, mint a felhasználás növekedése.

(1067) A piaci részesedés tekintetében az uniós gazdasági ágazat 9 százalékponttal, a nyilvántartásba vételek alapján pedig több mint 5 százalékponttal csökkent a figyelembe vett időszakban. Az importált (nyilvántartásba vett) akkumulátoros elektromos járművek közel 34,8 %-os piaci részesedéssel rendelkeztek a vizsgálati időszakban. A figyelembe vett időszakban a legnagyobb és leggyorsabban növekvő piaci részesedést a kínai exportáló gyártók birtokolták (lásd a fenti 2a. és 2b. táblázatot).

4.5.2.4. Foglalkoztatás és termelékenység

(1068) A figyelembe vett időszak alatt a foglalkoztatás és a termelékenység a következőképpen alakult:

6. táblázat:

Foglalkoztatás és termelékenység

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Alkalmazottak létszáma	39 995	66 053	99 939	115 835
Index	*100*	*165*	*250*	*290*
Termelékenység (darab/alkalmazott)	14	14	12	14
Index	*100*	*100*	*88*	*103*

Forrás: Prodcom és a mintában szereplő uniós gyártók

(1069) A Bizottság a foglalkoztatottságot és a termelékenységet a mintába felvett uniós gyártók foglalkoztatásából számította ki, a teljes uniós gazdasági ágazat termelési volumenével extrapolálva.

(1070) A figyelembe vett időszakban az alkalmazottak száma mintegy 40 000 főről mintegy 116 000 főre nőtt, ami 190 %-os növekedést jelent. Ez a tendencia nagyjából a termelés tendenciáját követte.

(1071) Az uniós gazdasági ágazat általában a belső égésű motorral felszerelt járművek gyártásából az akkumulátoros elektromos járművek gyártásába helyezi át a munkavállalókat, mivel a belső égésű motorral felszerelt járművek gyártása csökken, miközben az akkumulátoros elektromos járművek gyártása növekszik. E tekintetben az uniós gazdasági ágazat átképzés (átképzés és átképzés) révén védi a munkahelyeket, és lehetőséget biztosít alkalmazottai számára az elektromos erőátviteli rendszerekhez való alkalmazkodásra.

(1072) A termelékenység viszonylag stabil volt a figyelembe vett időszakban.

4.5.2.5. A támogatás nagysága és felépülés a korábbi támogatás hatása alól

(1073) Valamennyi támogatási összeg lényegesen meghaladta a csekély mértékű szintet. Figyelembe véve az érintett országból érkező behozatal mennyiségét és árait, a támogatás tényleges összegének az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatása nem volt elhanyagolható.

(1074) Az érintett termékkel kapcsolatban ez az első szubvencióellenes vizsgálat. Ezért az esetleges korábbi támogatás hatásainak értékeléséhez nem álltak rendelkezésre adatok.

4.5.3. *Mikrogazdasági mutatók*

4.5.3.1. Árak és az árakat befolyásoló tényezők

(1075) A mintában szereplő uniós gyártók által független vevőknek felszámított értékesítési egységárak súlyozott átlaga (beleértve a kapcsolatban álló vállalatok szokásos piaci ár elve alapján történő értékesítését is) a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

7. táblázat:

Értékesítési árak az Unióban

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Átlagos értékesítési egységárak az uniós piacon (EUR/darab)	24,404	27,557	31,244	33,560
Index	*100*	*113*	*128*	*138*

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Termelési egységköltség (EUR/darab)	30 683	32 029	35 079	38 140
Index	*100*	*104*	*114*	*124*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók

(1076) Az uniós gazdasági ágazat átlagos eladási ára 38 %-kal nőtt. Ezt a fejleményt befolyásolták a mintában szereplő uniós gyártók által a figyelembe vett időszakban értékesített modellek összetételében bekövetkezett változások, különös tekintettel arra, hogy az uniós piac fokozatosan átáll a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre, és a figyelembe vett időszak alatt új modelleket vezettek be és értékesítettek ([431]).

(1077) A fentiekben bemutatott előállítási költség az értékesített akkumulátoros elektromos járművek teljes előállítási költsége, beleértve az alkatrészeket és a nyersanyagokat, az egyéb gyártási költségeket, valamint értékesítési, általános és igazgatási költségeket (a továbbiakban: SGA-költségek), a kutatási és fejlesztési (K+F) költségekkel együtt.

(1078) Az uniós gazdasági ágazat egy darabra vetített átlagos gyártási költsége 24 %-kal nőtt. E fejleményt az előállított modellek összetételében bekövetkezett változások is befolyásolták. Emellett az egységköltséget az alkatrészek, különösen az akkumulátorok költségének növekedése is befolyásolta, amely a nyersanyagok, köztük a kobalt, a nikkel és a lítium költségeinek emelkedéséből adódik. Más összetevők költsége is nőtt, különösen az energiaválság által érintett alkatrészek, például az acél és más fémek esetében. Az egységköltségekre lefelé ható tényező a termelési és értékesítési volumen növekedése volt, amint azt a 4. és az 5. táblázat mutatja, mivel az uniós gyártók el tudták osztani az állandó költségeket az akkumulátoros elektromos járművek nagyobb mennyiségére. A Bizottság megjegyezte, hogy az akkumulátoros elektromos járművek ágazata tőkeigényes ágazat, amelynek állandó költségei magasak, és ezért a nagy termelési volumen a termelési egységköltség csökkenéséhez vezet.

(1079) A mintában szereplő uniós gyártók az uniós piacon alkalmazott árakat a hasonló modellek fő versenytársaik árainak megfelelően határozzák meg. Általánosságban elmondható, hogy az uniós gyártók valamennyi modellre listaárat vagy ajánlott kiskereskedelmi árat határoznak meg. A gyártó által ajánlott kiskereskedelmi árakat rendszeresen felülvizsgálják. A gyártó által ajánlott kiskereskedelmi árakat rögzítése ellenére is változhat azonban a fogyasztó által fizetett végső ár az eladó által a fogyasztónak kínált árengedmények miatt.

(1080) Az akkumulátoros elektromos járművek piaca rendkívül versenyképes és gyorsan fejlődő piac. A fokozott átláthatóságot biztosítja, hogy az akkumulátoros elektromos járművek valamennyi eladója nyilvánosságra hozza az ajánlott kiskereskedelmi árakat. Az árak átláthatósága miatt az akkumulátoros elektromos járművek piaca nagyon árérzékeny. Ezért a költségnövekedés által okozott áremelkedések általában az értékesítési mennyiségek csökkenéséhez vezetnek.

4.5.3.2. Munkaerőköltség

(1081) A mintában szereplő uniós gyártók átlagos munkaerőköltsége a következőképpen alakult a figyelembe vett időszak alatt:

8. táblázat:

Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség (EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
Index	*100*	*106*	*110*	*124*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók

([431]) https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models

(1082) Az átlagos munkaerőköltség 24 %-kal emelkedett a figyelembe vett időszak alatt. Ez a fejlemény a bérek és egyéb munkaerőköltségek magas inflációval jellemzett időszakban bekövetkezett emelkedését tükrözte, különösen 2022-ben és 2023-ban.

4.5.3.3. Készletek

(1083) A mintában szereplő uniós gyártók készletszintje a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

9. táblázat:

Készletek

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Zárókészletek (darab)	7 493	9 460	15 504	25 431
Index	*100*	*126*	*207*	*339*
Zárókészlet a termelés százalékában	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Index	*100*	*74*	*97*	*114*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók

(1084) A vizsgálat feltárta, hogy az uniós gazdasági ágazat főként megrendelések alapján működik, ezért a készletek a termelés százalékában kifejezve általában alacsonyak voltak.

(1085) A mintában szereplő uniós gyártók zárókészletei 239 %-kal nőttek a figyelembe vett időszakban, tükrözve a termelés ezen időszak alatti növekedését. A zárókészletek a termelés százalékában kifejezve a figyelembe vett időszakban 14 %-kal nőttek. Ez a fejlemény elsősorban annak tudható be, hogy a vizsgálati időszakban 2020-hoz képest nőtt a piacon kínált modellek száma.

4.5.3.4. Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások, a beruházások megtérülése és tőkebevonási képesség

(1086) A mintában szereplő uniós gyártók jövedelmezősége, pénzforgalma, beruházásai és beruházásainak megtérülése a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

10. táblázat:

Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások és a beruházások megtérülése

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Az Unióban független vevők részére végrehajtott értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom százalékában)	– 22,3 %	– 10,9 %	– 8,9 %	– 10,8 %
Index	*– 100*	*– 49*	*– 40*	*– 48*
Pénzforgalom (EUR)	– 583 165 193	– 361 393 404	– 718 123 415	– 835 344 631
Index	*– 100*	*– 62*	*– 123*	*– 143*
Beruházások (EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Index	*100*	*97*	*88*	*100*
A beruházások megtérülése	– 248 %	– 132 %	– 56 %	– 72 %
Index	– 100	– 53	– 22	– 29

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók

(1087) A Bizottság a mintában szereplő uniós gyártók jövedelmezőségét úgy állapította meg, hogy a hasonló termék független vevők részére végrehajtott uniós értékesítéseiből származó adózás előtti nettó nyereséget kifejezte az értékesítési forgalom százalékában.

(1088) Az uniós gazdasági ágazat a figyelembe vett időszakban veszteséges volt, bár ez a veszteség összességében csökkent ebben az időszakban. Amint azt a 7. táblázat mutatja, az uniós gazdasági ágazat egységárai a figyelembe vett időszakban az egységköltségeknél nagyobb mértékben emelkedtek. E fejlemények okait a 4.5.3.1. szakasz ismerteti. 2020 és 2022 között az uniós gazdasági ágazatnak sikerült csökkentenie veszteségeit, mivel növelte értékesítési mennyiségét az uniós piacon. Ebben az időszakban az uniós gazdasági ágazat növelte termelési és értékesítési mennyiségeit, és növelte a hatékonyságot az állandó költségek növekvő számú gyártott darab közötti megoszlásában. Bár ez a növekedés a vizsgálati időszakban is folytatódott, a nyersanyagárak és az alacsony árú támogatott behozatal volumenének növekedése azt jelentette, hogy a veszteségek 2022-hez képest nőttek, és a figyelembe vett időszak végére – 10,8 %-os szintet értek el.

(1089) Az uniós piac a figyelembe vett időszakban fokozatos átmeneti szakaszban volt. Mivel egyes uniós gyártók az (1058) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint ugyanazon gyártósorokon gyártottak akkumulátoros elektromos járműveket és belső égésű motorral felszerelt járműveket, az akkumulátoros elektromos járművek gyártási költségei bizonyos mértékben csökkentek, mivel az állandó költségeket megoszlottak az akkumulátoros elektromos járművek és a belső égésű motorral felszerelt járművek között. Az (1222) és (1223) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint azonban az uniós gazdasági ágazatnak csökkentenie kell a belső égésű motorral felszerelt járművek uniós gyártását és értékesítését. Ezért a nyereséges helyzetbe való átmenet és a jövő biztosítása érdekében az uniós az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának növelnie kell az akkumulátoros elektromos járművek gyártását, értékesítését és piaci részesedését, és ezáltal méretgazdaságosságot kell elérnie, és az árszintekhez képest továbbra is csökkentenie kell egységköltségeit.

(1090) A nettó pénzforgalom a mintában szereplő uniós gyártók önfinanszírozó képességét jelzi. A nettó pénzforgalom negatív a teljes figyelembe vett időszakban negatív volt. A nettó pénzforgalom a forgalom növekedése és az abszolút értékben bekövetkezett veszteségek növekedése miatt romlott a figyelembe vett időszakban. A fent ismertetett pénzforgalmi helyzetet alátámasztotta az uniós gazdasági ágazat által a belső égésű motorral felszerelt személygépkocsikon realizált nyereség. Az (1222) és (1223) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint azonban az uniós gyártóknak csökkenteniük kell a belső égésű motorral felszerelt járművek értékesítését, ezért az uniós gazdasági ágazatnak a belső égésű motorral felszerelt járművek értékesítéséből származó nyeresége a jövőben csökkenni fog.

(1091) Az érintett termékbe történő beruházások elsősorban a K+F-kiadásokhoz, az akkumulátoros elektromos járművek gyártásához szükséges gyártósorokon végrehajtott új beruházásokhoz – beleértve az akkumulátorok gyártását és telepítését –, valamint az akkumulátoros elektromos járművek összeszereléséhez szükséges speciális eszközök beszerzéséhez kapcsolódtak. Bár ezek a beruházások csak a mintában szereplő gyártókhoz kapcsolódnak, mégis bizonyítják, hogy a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművek gyártására való átálláshoz jelentős beruházásokra van szükség. Az új beruházások jelentős részére az akkumulátoros elektromos járművek értékesítése előtt van szükség. A további beruházásokra már kötelezettséget vállaltak, és a beruházás folyamatban van, mivel a gyártóüzemeket fokozatosan alakítják át.

(1092) A teljes uniós gazdasági ágazat villamosítási célú beruházásai a becslések szerint 2022 és 2030 között mintegy 170 milliárd EUR-t tesznek ki ([432]). Ez az időszak minden egyes évében átlagosan körülbelül 19 milliárd EUR befektetésnek felel meg. Ezeket a beruházásokat az akkumulátoros elektromos járművek valamennyi típusa esetében tervezik. A Volkswagen csoport a következő években mintegy 20 milliárd EUR-t fektet be legalább hat akkumulátorgyártó üzem megépítésébe Európában. A BMW csoport 2025-től mintegy 1 milliárd EUR-t tervez befektetni az ausztriai Steyrban található üzemében akkumulátoros elektromos járművek fejlesztése és gyártása céljából. Emellett mintegy 400 millió EUR-t fordít a németországi Münchenben található üzemének korszerűsítésére, és 2025-től új üzemet épít Magyarországon a Neue Klasse EV modelljének gyártására. A Stellantis csoport a Mercedes-Benzzel és a TotalEnergies-zel ACC néven közös vállalkozásba fektetett be akkumulátorcellákkal kapcsolatban. A Mercedes-Benz arra is számít, hogy a közeljövőben négy akkumulátorgyárat hoz létre az EU-ban. A Renault csoport 2025-ig 10 milliárd EUR-t fektet be az EU villamosításába.

(1093) A beruházások megtérülése a beruházások könyv szerinti nettó értékének százalékos arányában kifejezett nyereség. Hasonlóan alakult a forgalomarányos megtérüléshez: az időszak egészében negatív volt. A beruházás megtérülése a 4.5.3.4. szakaszban ismertetett okok miatt csökkent a figyelembe vett időszakban. Azt is szem előtt kell tartani, hogy a mintában szereplő uniós gyártók ugyanabban az évben nem mind kezdtek beruházásokat az akkumulátoros elektromos járművekbe (ennélfogva megtérülést sem realizálhattak e beruházásokon). Ez a pontosítás hatással volt a beruházások megtérülésének a 10. táblázatban ismertetett tendenciájára is.

([432]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1094) A mintában szereplő uniós gyártók tőkebevonási képességét azzal összefüggésben kell szemlélni, hogy e gyártók nagy ipari csoportokhoz tartoznak, amelyek finanszírozzák a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való átállást. Az elkerülhetetlen átmenet azonban minden évben növelte a veszteségek mértékét, és csökkentette az ágazat jövőbeli tőkebevonási képességét.

4.5.4. *A gazdasági ágazat helyzetére vonatkozó következtetés*

(1095) A (996) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint az uniós gazdasági ágazat helyzetét a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való átállással összefüggésben kell elemezni.

(1096) Ebben az összefüggésben a figyelembe vett időszak alatt a látszólagos uniós felhasználás 200 %-kal, a tényleges uniós felhasználás (kizárólag a nyilvántartásba vételek alapján) pedig 182 %-kal nőtt a figyelembe vett időszakban. Ezek a jelentős növekedések azt a forgatókönyvet tükrözik, hogy az uniós személygépjármű-piac átáll a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre.

(1097) Ugyanakkor a Kínából érkező behozatal mennyisége jelentősen, mintegy 21 000 darabról több mint 412 000 darabra nőtt (azaz a figyelembe vett időszakban több mint 1 800 %-kal), ami jelentősen meghaladja a felhasználás növekedését. Ezt tükrözi a kínai behozatal piaci részesedése is, amely szintén jelentősen, a 2020. évi 3,9 %-ról a vizsgálati időszakban 25 %-ra nőtt. Hasonló növekedés figyelhető meg a Kínából történő behozatalt követően a kínai akkumulátoros elektromos járművek regisztrációja tekintetében is.

(1098) Az uniós gazdasági ágazat termelése és értékesítése 198 %-kal, illetve 150 %-kal nőtt. Ez a nyilvánvaló növekedés szintén nem volt összhangban a felhasználás növekedésével, ami azt jelenti, hogy az uniós gazdasági ágazat piaci részesedése a 2020. évi 68,9 %-ról a vizsgálati időszakban 59,9 %-ra csökkent.

(1099) Amint azt kifejtettük, az uniós piac átalakulása miatt számos mutatót érintett az a tény, hogy az uniós gazdasági ágazat előállítási helyszínei a belső égésű motorral felszerelt járművekről fokozatosan akkumulátoros elektromos járművekre álltak át. Ez az átalakítás nagy és folyamatos beruházásokat igényelt a K+F és a gyárak átalakítási költségei terén, amelyek a figyelembe vett időszakban változatlanok maradtak. A kapacitáskihasználás, a jövedelmezőség, a beruházások megtérülése és a termelékenység enyhe pozitív tendenciát mutatott a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való átállás miatt, de a figyelembe vett időszakban vagy negatív maradt, vagy inkább stabilan alakult.

(1100) Az uniós gazdasági ágazat jövedelmezősége és beruházásainak megtérülése – annak ellenére, hogy javuló tendenciákat mutatott – a figyelembe vett időszak során mindvégig gyenge maradt. Ez azt jelezte, hogy az uniós gazdasági ágazat az átállással összefüggésben nem tudta teljes jelentős költségeit áthárítani vevőire, és megakadályozták abban, hogy a vevők számára nyereséges szinten határozza meg az árakat. A 4.5.3.1. szakaszban szereplő elemzés azt mutatja, hogy az uniós gazdasági ágazat árait a támogatott behozatal árai lenyomták. A Kínából származó támogatott behozatal áralákínálása folyamatosan növekvő mennyiségben, még a gyorsan bővülő piacon is, azt mutatja, hogy a behozatal fő versenytársa Kína volt.

(1101) Annak ellenére, hogy az értékesítés és a termelés a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való átállás következtében megnövekedett keresletnek tudható be, az uniós gazdasági ágazat a vizsgálati időszakban is messze volt attól, hogy nyereséget érjen el az akkumulátoros elektromos járműveken. A vizsgálati időszakban a 10 %-ot meghaladó veszteségek és a folytatódó árlenyomás veszélyezteti az uniós gazdasági ágazat teljes átállását a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre. Ez több milliárd EUR összegű beruházást és az általa foglalkoztatott hatalmas munkaerő átcsoportosítását vonta maga után, ugyanakkor az uniós piac mindössze 14,5 %-ot tett ki a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való átállásban (1. táblázat).

(1102) A fenti mutatók azt jelzik, hogy a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való áttérés a figyelembe vett időszak vége felé, és különösen a vizsgálati időszak alatt, amikor a legnagyobb kínai importvolumen mellett az uniós gazdasági ágazat piaci részesedésének legerőteljesebb visszaesése figyelhető meg. Ezt az is bizonyítja, hogy a figyelembe vett időszak egyes mutatóinak javuló tendenciái ellenére a legtöbb pénzügyi mutató – többek között a jövedelmezőség, a beruházások megtérülése és a pénzforgalom – továbbra is negatív volt, sőt, a vizsgálati időszak alatt romlott. Még ennél is nyilvánvalóbb, hogy a piaci részesedések a figyelembe vett időszak alatt folyamatosan csökkentek, és a vizsgálati időszak végén a legalacsonyabb szintet érték el.

(1103) A fentiek alapján a Bizottság úgy határozott, hogy megvizsgálja, hogy a Kínából érkező támogatott behozatal várható jövőbeli alakulása veszélyeztetné-e a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való sikeres átállást, és ezáltal jelentős kárt okozna-e az uniós gazdasági ágazatnak.

5. A KÁROKOZÁS VESZÉLYE

5.1. Bevezetés

(1104) A Bizottság az alaprendelet 8. cikkének (8) bekezdésével összhangban megvizsgálta, hogy a Kínából érkező támogatott behozatal további növekedése valószínűleg negatív hatást gyakorol-e az uniós gazdasági ágazat helyzetére, és ezáltal az uniós gazdasági ágazatot érő jelentős kár veszélyét jelenti-e.

(1105) Az alaprendelet 8. cikke (8) bekezdésének második albekezdésével összhangban annak elemzésekor, hogy az uniós gazdasági ágazatot fenyegeti-e jelentős kár, a Bizottság olyan tényezőket vett figyelembe, mint:

— a kérdéses támogatás vagy támogatások jellege és a támogatások feltételezhető, kereskedelemre gyakorolt hatása,

— az Unióba érkező támogatott behozatal mennyiségének számottevő növekedése, ami a behozatal valószínűsíthető jelentős mértékű növekedését jelezheti,

— az exportőr megfelelő nagyságú lekötetlen kapacitása vagy az ilyen kapacitásokban jelentkező hirtelen bekövetkező számottevő növekedés, ami az Unióba irányuló támogatott kivitel mennyiségének számottevő növekedésére utal, figyelembe véve az exporttöbblet felvételére alkalmas egyéb exportpiacok elérhetőségét is,

— azt, hogy az importtermékek olyan áron érkeznek-e, amely jelentős mértékben leszorítja az árakat, vagy jelentős mértékben megakadályozza azt az áremelkedést, amely egyébként bekövetkezett volna, és amely így feltehetőleg növelné a további behozatal iránti igényt, valamint

— a készletek szintje.

5.2. A kérdéses támogatás vagy támogatások jellege és a támogatások feltételezhető, kereskedelemre gyakorolt hatása

(1106) A 3.10. szakaszban a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy az alaprendelet rendelkezései értelmében vett kiegyenlíthető támogatás áll fenn.

(1107) E támogatások arra utalnak, hogy az érintett termék szóban forgó behozatala kormányzati támogatásban részesül.

(1108) A vizsgálati időszak alatt megállapított jelentős áralákínálás és árlenyomás (az egyébként bekövetkezett áremelkedések megelőzése) várhatóan még negatívabban befolyásolja az uniós gazdasági ágazat már a vizsgálati időszakban megfigyelt gazdasági helyzetét a közeljövőben. A kínai behozatal agresszív árazási magatartását és a jelentős piaci penetrációt az is segíti, hogy az akkumulátoros elektromos járművek uniós piaca nagyon árérzékeny és átlátható.

(1109) Ezenkívül, amint azt a 3.2. szakasz kifejti, a kínai kormány az akkumulátoros elektromos járművek belföldi ágazatát támogató intézkedései biztosítják, hogy az akkumulátoros elektromos járművek exportja fokozottan versenyképes maradjon az uniós gazdasági ágazat árainál lényegesen alacsonyabb árakon, mivel a megfelelő díjazásnál és egyéb előnyöknél alacsonyabb finanszírozáshoz, árukhoz vagy inputokhoz való hozzájutás költségei alacsonyabbak (szemben azokkal az uniós gyártókkal, amelyek nem részesülhetnek ilyen jelentős támogatásban).

(1110) Ezért tehát előre látható, hogy az érintett termék támogatott behozatala a kínai kormány támogatási intézkedéseinek jellege miatt továbbra is kedvezőtlenül fogja érinteni az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetét.

5.3. Az Unióba érkező támogatott behozatal mennyiségének számottevő növekedése, ami a behozatal valószínűsíthető jelentős mértékű növekedését jelezheti

A Kínából érkező behozatal növekedésének mértéke és piaci részesedése

(1111) Amint azt a 2a. és a 2b. táblázat mutatja, az érintett országból érkező teljes behozatal jelentősen, a 2020. évi 21 243 darabról 412 425 darabra nőtt a vizsgálati időszakban.

(1112) A Kínából érkező behozatal piaci részesedése a teljes behozatal alapján a 2020. évi 3,9 %-ról a vizsgálati időszakban 25,0 %-ra, illetve a 2020. évi 3,5 %-ról 22,8 %-ra nőtt a nyilvántartásba vételek alapján, a 2a., illetve a 2b. táblázatban foglaltak szerint. A kínai exportáló gyártók az alacsony árú behozatal révén piaci részesedést szereztek az uniós gyártók és a harmadik országokból érkező behozatal kárára.

A behozatal további jelentős növekedésének valószínűségét jelző intézkedések

(1113) Amint azt a 3.2. szakasz mutatja, bizonyíték van arra, hogy a kínai kormány politikája a biohajtómű-gyártásra és különösen az akkumulátoros elektromos járművek kivitelére irányul.

(1114) Számos tényező azt mutatja, hogy a kínai exportáló gyártók valószínűleg továbbra is magas áron exportálnak. A kínai kormány a közelmúltban számos intézkedést hajtott végre az exportpiacok megcélzása és az export további növelése érdekében, tekintettel a kínai belföldi piac jelentős kapacitásfeleslegére is, amint azt az (1140)–(1143) preambulumbekezdés kifejti.

(1115) Az (1149) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint Kína a vizsgálati időszakban világszerte 1 471 136 akkumulátoros elektromos járművet exportált, ami 2020-hoz képest 659 %-os növekedést jelent. Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek (akkumulátoros elektromos járművek és hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek) nagyon fontosak a kínai gazdaság számára. Így 2024. évi újévi üzenetében Kína elnöke kijelentette, hogy az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek „*Kína termelési képességeinek újabb tanúi*” ([433]). Az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártói azonban nem csupán a belföldi piacukra korlátozódnak. A kínai kormány valójában arra ösztönzi az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártóit, hogy fedezzék fel a tengerentúli piacokat, és számos módon támogatja őket exportértékesítéseik bővítése érdekében, többek között megbízható jogi konzultációs, tesztelési és tanúsítási rendszerek kidolgozása révén. E tekintetben a 2021 és 2035 közötti időszakra szóló terv öt stratégiai feladatot határoz meg az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek kínai ágazata számára a következő 15 évre: 1. a technológiai innovációs kapacitás javítása; 2. az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek ipari ökoszisztémájának kiépítése; 3. az ipari integráció és fejlődés előmozdítása; 4. megbízható infrastrukturális rendszer kiépítése; valamint 5. a nyitottság növelése és a nemzetközi együttműködés elmélyítése. Ami a nemzetközi együttműködést illeti, a Bizottság arra ösztönzi a belföldi vállalkozásokat, hogy dolgozzanak ki nemzetközi fejlesztési stratégiai terveket, használják ki a tengerentúli piacokat, és hozzanak létre külföldi raktárakat és értékesítés utáni szolgáltatási platformokat. A 2021 és 2035 közötti időszakra szóló terv azt is hangsúlyozta, hogy meg kell erősíteni a nemzetközi együttműködést támogató szolgáltatásokat, például a vállalati megfelelési szolgáltatásokat, valamint a jogi tanácsadási, tesztelési és tanúsítási szolgáltatásokat. Emellett a 2021 és 2035 közötti időszakra szóló terv azt illetően is iránymutatást nyújt a kínai hatóságoknak, hogy proaktívan vegyenek részt a vonatkozó nemzetközi szabályok és normák kidolgozásában ([434]).

([433]) https://www.mfa.gov.cn/eng/zxxx_662805/202312/t20231231_11215608.html#:~:text=New%20energy%20vehicles%2C%20lithium%20batteries,marched%20forward%20in%20high%20spirits

([434]) International Council on Clean Transportation (ICCT), *China's New Energy Vehicle Industrial Development Plan for 2021 to 2035*, Policy Update, 2021. június, megtekinthető a következő internetcímen: https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf

(1116) Emellett 2024. február 18-án a kínai Shenzhen város tervet vezetett be az autóexport fellendítésére ([435]), ([436]). Ez a terv 24 intézkedést tartalmaz, többek között gyárak építésének és új tengeri útvonalak megnyitásának támogatását. A helyi tisztviselők kijelentették, hogy olyan szolgáltatásokat fognak bevezetni, amelyek támogatják az autóexportőröket, ideértve az exportbiztosítás javítását, az adó-visszatérítések felgyorsítását, valamint a kínai bankok arra való ösztönzését, hogy fogyasztói finanszírozást nyújtsanak a külföldi autóvásárlóknak. A terv arra is felszólította az exportőröket, hogy több gépjárműszállító hajót vásároljanak, hogy létrejöjjön egy kínai tulajdonban lévő járműszállító hajókból álló flotta ((1117) preambulumbekezdés).

(1117) A kínai gyártók érdeklődése az akkumulátoros elektromos járművek exportja iránt az is látható, hogy az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártói nagy számban adnak megrendelést *járműszállító* hajó gyártására, amelyeket kifejezetten a külföldi járművek szállítására terveztek ([437]), ([438]). A beszámolók szerint a kínai hajógyárak 2023 és 2026 között akár 200 járműszállító hajót is átadhatnak. Ez a 2015 és 2022 között átadott járműszállító hajók számának kétszeresét teszi ki ([439])“ ([440]). Ezenkívül a BYD a jelek szerint hat járműszállító hajót rendelt meg (két további hajóra szóló opcióval). A hajók várható kapacitása mintegy 7 700 CEU (gépjármű-egyenérték) lesz. A BYD már átvette az első, „*BYD Explorer No. 1*” elnevezésű hajóját ([441]), ([442]), ([443]), amelyet jelenleg is használnak az akkumulátoros elektromos járművek Unióba történő szállítására ([444]). Más kínai gépjárműgyártók, például a SAIC és a Cherry Automobile ([445]) is több saját járműszállító hajót rendeltek meg ([446]), ([447]). Ezenkívül az állami tulajdonban lévő Chery autógyártó a Wuhu Shipyard vállalattal együttműködve egy Shandong tartomány partvidékén található régi hajógyárat épít át olyan bázissá, ahol az exportra szánt akkumulátoros elektromos járműveket szállító hajók készülnek majd ([448]), ([449]).

(1118) A fenti intézkedések az (1126) és (1127) preambulumbekezdésben ismertetett, a kínai gyártók főbb uniós országokban való terjeszkedésére vonatkozó, küszöbön álló tervekkel, valamint az (1140)–(1143) preambulumbekezdésben dokumentált jelentős kínai szabad kapacitással együtt azt mutatják, hogy Kína továbbra is agresszív exportpiacokat fog célozni, ami azt jelzi, hogy a jövőben valószínűleg jelentősen megnő az Unióba irányuló behozatal.

Vonzerő és az uniós piac megcélzása

(1119) A Kína által megcélzott exportpiacok közül az uniós piac volt a kínai exportáló gyártók fő exportpiaca, amely az akkumulátoros elektromos járművek teljes kínai exportjának 33,1 %-át teszi ki, mivel az uniós piac a legvonzóbb régió a kínai exportáló gyártók számára, tekintettel méretére, könnyű hozzáférésére, árszintjére és az elektromos járművekre vonatkozó egyértelmű ütemtervére, amint azt a következő (1120)–(1123) preambulumbekezdés kifejti.

(1120) Ami az uniós piac méretét illeti, 2023-ban 1 538 621 akkumulátoros elektromos járművet vettek nyilvántartásba az uniós piacon, ami az összes regisztrált személygépkocsi 14,6 %-át teszi ki ([450]). Ehhez képest az alábbi táblázat az akkumulátoros elektromos járművek piacának méretét mutatja a főbb országokban, az akkumulátoros elektromos járműveknek az összes nyilvántartásba vett személygépkocsihoz viszonyított arányával együtt.

([435]) https://www.ft.com/content/efb4ceb4-6d46-4c2f-abf6-142b3bc5c3b6
([436]) https://finance.sina.com.cn/money/future/indu/2024-02-27/doc-inakmrzp1176024.shtml
([437]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#:~:text=In%202022%2C%20China%27s%20top%20electric,their%20own%20ships%20as%20well
([438]) http://en.people.cn/n3/2023/0721/c98649-20047617.html
([439]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460
([440]) https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/anji-building-seven-car-carriers-jinling-and-jiangnan-shipyards
([441]) https://www.marineinsight.com/shipping-news/chinas-byd-launches-first-chartered-car-carrier-to-ramp-up-exports/
([442]) https://www.bnnbloomberg.ca/byd-s-first-chartered-cargo-ship-for-evs-sets-sail-for-europe-1.2020585
([443]) https://www.carscoops.com/2024/01/the-first-chinese-built-ship-designed-to-export-cars-is-europe-bound-with-7000-byd-vehicles-aboard/
([444]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byds-first-chartered-vessel-sets-sail-with-5000-evs-europe-xinhua-2024-01-16/
([445]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byds-first-chartered-vessel-sets-sail-with-5000-evs-europe-xinhua-2024-01-16/
([446]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460
([447]) https://www.saicmotor.com/english/latest_news/saic_motor/58994.shtml
([448]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460
([449]) https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/chery-shipyard-venture-build-its-own-car-carriers
([450]) https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf

11. táblázat:

Az akkumulátoros elektromos járművek piaca harmadik országokban

Ország	Az akkumulátoros elektromos járművek piaca 2023-ban	az összes nyilvántartásba vett személygépkocsi arányában (%)
Amerikai Egyesült Államok	1 118 286	7,2 %
Egyesül Királyság	314 684	16,5 %
Dél-Korea	156 767	9,0 %
Norvégia	104 589	82,4 %
Ausztrália	87 217	7,25 %
India	82 336	1,6 %
Törökország	64 515	6,7 %
Svájc	52 728	20,9 %
Japán	43 991	1,7 %
Brazília	19 309	0,9 %
Indonézia	17 062	2,2 %

Forrás: PwC - Strategy&, „Electric Vehicle Sales Review Q4-2023" ([451])

(1121) Ami az uniós piacra jutást illeti, az uniós vám (a legnagyobb kedvezményes elbánás szerinti vámtétel) 10 %. Ezzel szemben minden más érintett piacon magas importakadályok vannak érvényben a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek behozatalára. Az uniós piacnál kisebb, de 2023-ban több mint 1 millió nyilvántartásba vett akkumulátoros elektromos járművet képviselő és ennélfogva számottevő amerikai piacot jelenleg a Kínából importált akkumulátoros elektromos járművekre kivetett 27,5 %-os – 2,5 %-os legnagyobb kedvezményes elbánás szerinti és 25 %-os ún. „301. szakasz" szerinti vámtételből ([452]) álló – vám védi, 2024 májusában pedig javaslatot tettek közzé arra vonatkozóan, hogy 2024 augusztusától kezdődően a 301. szakasz szerinti vámtételt 100 %-ra emeljék ([453]). Emellett Törökország a 10 %-os legnagyobb kedvezményes vámtételen felül 40 %-os kiegészítő vámtételt vezetett be a Kínából származó elektromos járművek behozatalára ([454]), míg Indiában 70 %-os importadó vonatkozik a 40 000 USD-t meg nem haladó árú elektromos járművekre ([455]), 100 % pedig a 40 000 USD-t meghaladó árú elektromos járművekre ([456]). 2024 januárjában Brazília 10 %-os adót vezetett be az akkumulátoros elektromos járművek behozatalára, amely 2024 júliusában 18 %-ra, 2026 júliusára pedig 35 %-ra fog emelkedni ([457]). Így az uniós piac az egyetlen nagy, gazdag és érett gépjárműipari piac, amely nyitott a kínai behozatal előtt.

([451]) https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2023-q4.html#:~:text=In%20Q4%202023%20BEV%20sales,increase%20from%20the%20previous%20year

([452]) https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11346#:%7E:text=Section%20301%20divides%20such%20actions,burdens%20or%20restricts%E2%80%9D%20U.S.%20commerce, https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory

([453]) https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory, https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/ustr-issues-federal-register-notice-section-301-proposed-tariff-modifications-and-machinery, https://ustr.gov/sites/default/files/USTR%20FRN%20Four%20Year%20Review%20Proposed%20Modifications%205.22.pdf.

([454]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/turkey-imposes-40-additional-tariff-electric-vehicles-imports-china-2023-03-03/

([455]) https://www.financialexpress.com/business/express-mobility-budget-2023-imported-evs-further-out-of-reach-as-custom-duty-hiked-to-70-2968326/

([456]) https://www.businesstoday.in/technology/news/story/tesla-in-india-soon-govt-close-to-finalising-tax-breaks-for-foreign-ev-makers-report-417772-2024-02-16

([457]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/brazil-imports-chinese-electric-vehicles-surge-ahead-new-tariff-2024-04-05/

(1122) Ami az árakat illeti, ugyanazon terméktípusok esetében az akkumulátoros elektromos járművek uniós piaci árai jelentősen magasabbak, mint az akkumulátoros elektromos járművek kínai piaci árai, és ezáltal lehetőséget biztosítanak a kínai exportáló gyártóknak arra, hogy magasabb nyereséget érjenek el. Például 2024 márciusában az egyik legjobban értékesítő kínai autó, a BYD Atto 3-as kiskereskedelmi ára Kínában 15 358 EUR (119 800 CNY) volt, míg Németországban, amely a fő európai exportpiac, kezdő kiskereskedelmi ára több mint kétszerese volt, 31 924 EUR (a héával együtt 37 990 EUR ([458])) ([459]). Hasonlóképpen, szintén 2024 márciusától a Geely új Polestar 4-ét Kínában 38 331 EUR (299 000 CNY) induló áron ajánlották fel az árengedmények előtt, míg Németországban 53 109 EUR (a héával együtt 63 200 EUR) volt a kiindulási ára ([460]). Emellett a kínai árak csökkennek, amint azt közelmúltbeli példák is mutatják: a Tesla Model 3 kínai ára január óta több mint 4 500 USD-vel csökkent, a NIO pedig júniusban 4 200 USD-vel csökkentette árait ([461]). 2024 márciusában a BYD 5 %-kal csökkentette legolcsóbb modelljének, a Seagullnak az árát is. 2023-ban a BYD 12 %-kal csökkentette a Yuan Plus (az Unióban Atto 3 néven ismert, legkelendőbb gépjárműve) árát a kínai piacon ([462]). Ez a kínai árcsökkenés további ösztönzést jelent a vállalatok számára arra, hogy növeljék exportjukat, és új, magasabb árszintű piacokon, például az uniós piacon vegyenek részt.

(1123) Ami az akkumulátoros elektromos járművek Unión belüli egyértelmű ütemtervét illeti, más harmadik országok piacaival ellentétben az EU igen magas célértéket határozott meg a nyilvántartásba veendő akkumulátoros elektromos járművek számára vonatkozóan. Így 2035-re az Unióban újonnan nyilvántartásba vett gépkocsik 100 %-ának (több mint 9 millió autónak) kibocsátásmentes járműnek kell lennie, különös tekintettel az akkumulátoros elektromos járművekre, míg az USA-ban ugyanezt a célértéket csak 50 %-ban határozták meg.

(1124) Az (1141) és az (1142) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint Kína már most is többletkapacitással rendelkezik az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek (akkumulátoros elektromos járművek és PHEV-ek) tekintetében, amelyeket nagyrészt az uniós piacra irányuló exportra fognak felhasználni annak alapján, hogy más harmadik országbeli piacokhoz képest vonzó.

(1125) Ezenkívül a vizsgálat során legalább 14 kínai exportáló gyártó volt jelen az uniós piacon, köztük az Aiways, a BYD, a Chery, a Dongfeng (a Dongfeng és a Voyah márkával), a Geely ([463]) (a Polestar, a Zeeker és a Lotus márkával), a Great Wall Motors (az Ora márkával), a Hongqi, a JAC (a JAC és a DR márkával), a SAIC (az MG és a Maxus márkával), a NIO, az Ora, a Seres, a Skywell és a Zhidou ([464]). E kínai exportáló gyártók együttes piaci részesedése a 2020. évi 1,9 %-ról a vizsgálati időszakban 7,3 %-ra nőtt (12. táblázat).

(1126) A vizsgálati időszakot követően számos kínai exportáló gyártó jelentette be, hogy több új akkumulátoros elektromos járműmodellt kíván bevezetni az uniós piacon, valamint növelni kívánja jelenlétét az uniós piacon azáltal, hogy rövid távon több uniós tagállam piacára lép. Ezek a bejelentések egyértelműen jelzik a kínai exportáló gyártók uniós piac iránti érdeklődését. Például ([465]) a Hollandiában már jelen lévő Xpeng Inc. 2024-ben tervez belépni a német és a francia piacra ([466]). A Dongfeng luxusmárka, amely már Finnországban is jelen van, 2024-ben tervez belépni a spanyol és portugál piacra, valamint esetleg a német, francia és olasz piacokra is ([467]). A Great Wall Motor Németországon kívül hét további országra – például Olaszországra, Spanyolországra, Portugáliára, Hollandiára, Belgiumra, Luxemburgra és Ausztriára – kívánja kiterjeszteni jelenlétét az Unióban ([468]). A Zeekr, a Geely prémium márkája szintén 2023 végétől kezdte értékesíteni a Zeekr 001 típust Hollandiában ([469]).

([458]) Hozzáadottérték-adó.
([459]) https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/, valamint https://bydeurope.com/article/436
([460]) https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/, valamint https://media.polestar.com/global/en/media/pressreleases/677832
([461]) https://www.cnbc.com/2023/06/12/nio-cuts-prices-for-its-cars-and-delays-business-expansion-plans.html
([462]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-byd-lowers-starting-price-its-lowest-priced-ev-model-seagull-by-54-2024-03-06/
([463]) A figyelembe vett időszakban a Geely Volvo márkáját nem Kínából importálták.
([464]) A felsorolás nem teljes körű.
([465]) A példák felsorolása nem kimerítő jellegű.
([466]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/xpeng-says-it-plans-expand-into-more-european-markets-next-year-2023-09-04/
([467]) https://www.electrive.com/2024/02/05/voyah-plans-to-enter-core-european-markets-in-2024/
([468]) https://cnevpost.com/2023/11/27/great-wall-to-enter-more-european-countries-report/
([469]) https://cnevpost.com/2023/12/11/zeekr-begins-deliveries-europe/

(1127) Ezenkívül a BYD – az Atto 3, a Dolphin, a Seal, a Han és a Tang után – Seal U néven bevezette hatodik akkumulátoros elektromos járműmodelljét az uniós piacon ([470]). Az MG 2025-ben tervezi az IM L6 modell uniós bevezetését ([471]). A NIO 2025-ben Firefly néven tervezi olcsóbb márkája európai bevezetését ([472]). A kínai prémiumkategóriás elektromosjármű-gyártó, a Human Horizons HiPhi márkája bejelentette modelljei európai árazását, és 2023-ban megkezdte a 100 000 EUR-t meghaladó árú előzetes megrendelések felvételét Németországban ([473]). A BYD továbbá kijelentette, hogy 2025-ig jelentős mértékben, a jelenlegi 1,1 %-ról 5 %-ra kívánja növelni piaci részesedését az uniós piacon ([474]).

(1128) Emellett a Transport & Environment ([475]) becslései szerint a kínai márkák és a kínai vállalatok által felvásárolt európai márkák piaci részesedése 2024-ben 11 %-ot, 2025-ben 14 %-ot, 2027-re pedig 20 %-ot fog elérni ([476]).

(1129) Következésképpen, tekintettel a kínai kormány azon politikájára, hogy a kínai gyártókat az akkumulátoros elektromos járművek exportálására ösztönözze, az uniós piac nagy vonzereje, a Kína jelentős kapacitásfeleslege és számottevő szabad kapacitása, valamint az, hogy az akkumulátoros elektromos járművek Kínából érkező behozatalának volumene 2020 óta jelentősen nőtt, arra utal, hogy e behozatal rövidesen a következő években is folytatódó jelentős növekedésnek indul. Ez a növekedés főként a kínai vállalatok által az uniós gazdasági ágazat kárára vásárolt kínai saját márkákból és európai márkákból fog származni, aminek következtében az uniós gazdasági ágazat tovább fog veszíteni piaci részesedéséből.

A kínai behozatal piaci részesedésének várható alakulása az uniós piacon

(1130) A CCCME azt állította, hogy a kínai akkumulátoros elektromos járművek behozatala volumenének és e behozatal jövőbeli növekedése valószínűségének értékeléséhez vizsgálni kell az akkumulátoros elektromos járművek Kínából érkező teljes behozatalát, és különösen az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatának saját importját.

(1131) A mostani vizsgálat a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek teljes támogatott behozatalára kiterjed, függetlenül az adott vállalaton fennálló tulajdoni viszonyoktól. Az állításra adott válaszul a Bizottság a Kínából érkező behozatalt a következők bontotta meg: a belső égésű motorral felszerelt járművek uniós – az uniós piacon akkumulátoros elektromos járművek gyártására átálló – eredetiberendezés-gyártóival (Renault, BMW és Mercedes-Benz) kapcsolatban álló kínai exportőröktől érkező behozatal; a Teslától érkező behozatal; valamint az összes többi kínai importból, például a kínai vállalatok (Polestar és MG), a belső égésű motorral felszerelt járművek kínai eredetiberendezés-gyártóitól (BYD, Chery, Dongfeng stb.) és a kínai elektromos járművekkel foglalkozó induló innovatív vállalkozásoktól (NIO, Xpeng stb.) érkező behozatal.

(1132) Az uniós gazdasági ágazathoz kapcsolódó kínai exportáló gyártók behozatalának és az összes többi kínai behozatalnak a piaci részesedése a nyilvántartásba vétel alapján a következőképpen alakult:

12a. táblázat:

A kínai behozatal piaci részesedésének alábontása

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
A belső égésű motorral felszerelt járművek uniós – az akkumulátoros elektromos járművek gyártására áttérő – eredetiberendezés-gyártóival kapcsolatban álló kínai exportáló gyártók behozatalának piaci részesedése	0,3 %	4,4 %	5,5 %	[4,7–5,7] % ([1])
Tesla	1,2 %	8,2 %	11,1 %	[9,8–10,8] %

([470]) https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/byd/seal-u/?itm_source=Bibblio&itm_campaign=Bibblio-related&itm_medium=Bibblio-footer-1
([471]) https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/mg/im-concept/
([472]) https://cnevpost.com/2023/12/15/nio-to-launch-firefly-brand-europe-2024/
([473]) https://cnevpost.com/2023/06/20/hiphi-accepting-pre-orders-hiphi-x-z-europe/
([474]) https://www.autonews.com/china/how-byd-aims-become-top-ev-player-europe
([475]) A mindenki számára elérhető tiszta és fenntartható közlekedésért kampányoló szakértői csoport.
([476]) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
A fennmaradó teljes kínai behozatal piaci részesedése	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

([1]) Sem az EEA, sem az S&P Global Mobility nem közli az akkumulátoros elektromos járművek eredetét. Ezért a Tesla csoport akkumulátoros elektromos járműmodelljeinél a Kínából behozott és az Unióban gyártott volumen megkülönböztetéséhez a Bizottság a Tesla által az egyedi vizsgálat iránti kérelemhez benyújtott, az exportőrök által kitöltött kérdőívet használta fel (kifejtését lásd a (183) preambulumbekezdésben). Ezenkívül a vizsgálati időszakra vonatkozó adatok nem érhetők el nyilvánosan, ezért a Bizottság tartományok formájában mutatta be a Tesla piaci részesedésére vonatkozó információkat. A Tesla adatai bizalmas jellegének védelme érdekében a Bizottságnak a belső égésű motorral felszerelt járművek uniós eredetiberendezés-gyártóival kapcsolatban álló kínai exportáló gyártók behozatalára vonatkozó adatokat szintén tartományok formájában kellett megjelenítenie, mivel ellenkező esetben a Tesla adatai kikövetkeztethetővé váltak volna. A Bizottság a végleges rendeletben megadja a pontos adatokat, amint a szükséges adatok nyilvánosan hozzáférhetővé válnak.

Forrás: EEA és S&P Global Mobility

(1133) A fenti táblázat azt mutatja, hogy a Kínából érkező teljes behozatalból a belső égésű motorral felszerelt járművek uniós – az akkumulátoros elektromos járművek gyártására áttérő – eredetiberendezés-gyártói behozatalának piaci részesedése, miközben 2020 és 2021 között nőtt, majd 2021 és a vizsgálati időszak óta viszonylag stabil maradt, a vizsgálati időszak alatt [4,7–5,7] %-ot tett ki, ennélfogva elmarad a fennmaradó teljes kínai behozatal piaci részesedésétől, amely a 2020. évi 1,9 %-ról a vizsgálati időszakban 7,3 %-ra nőtt.

(1134) A Bizottság emellett a vizsgálati időszak egyes negyedéveire vonatkozóan megállapította a kínai behozatalt, amit az alábbi táblázat mutat be.

12b. táblázat:

A kínai behozatal piaci részesedésének alábontása

	Vizsgálati időszak			
	2022. október–december	2023. január–március	2023. április–június	2023. július–szeptember
A belső égésű motorral felszerelt járművek uniós – az akkumulátoros elektromos járművek gyártására áttérő – eredetiberendezés-gyártóival kapcsolatban álló kínai exportáló gyártók behozatalának piaci részesedése	[4,2–5,8] %	[4,3–5,9] %	[3,8–5,3] %	[5,6–6,8] %
Tesla	[10,6–12,2] %	[12,8–14,4] %	[8,9–10,4] %	[6,6–7,8]%
A fennmaradó teljes kínai behozatal piaci részesedése	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Forrás: S&P Global Mobility

(1135) A fenti táblázat azt mutatja, hogy negyedévente az összes többi kínai behozatal piaci részesedése a négy negyedévből háromban nőtt az első negyedévben mért 6,8 %-ról a negyedik negyedévben 8,8 %-ra, és meghaladta a belső égésű motorral felszerelt járművek uniós – az akkumulátoros elektromos járművek gyártására áttérő – eredetiberendezés-gyártói által megvalósított behozatal piaci részesedését, amely a vizsgálati időszak alatt [5,6–6,8] %-ot tett ki.

(1136) A kínai exportáló gyártók által tett bejelentések nagy számával ellentétben (kifejtését lásd az (1126) és (1127) preambulumbekezdésben), a belső égésű motorral felszerelt járművek uniós – az akkumulátoros elektromos járművek gyártására áttérő – eredetiberendezés-gyártói nem jelentettek be nagyobb tervet a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek behozatalára. Többségük az akkumulátoros elektromos járművek egyetlen modelljével vagy márkájával rendelkezik, amelyet az uniós termeléshez képest jelentősen kisebb mennyiségben

importálnak Kínából. A BMW például bejelentette, hogy a figyelembe vett időszakban Kínából importált akkumulátoros elektromos iX3 modelljét 2025-től nem importálja Kínából ([477]). A BMW csoport Kínából tervezi importálni a MINI Cooper márkát ([478]), a Mercedes-Benz csoport a Smart márkát, a Volkswagen csoport a Cupra márkát, a Renault csoport pedig a Dacia Spring modellt. E behozatal piaci részesedése 2021 óta viszonylag stabil, és nagyon rövid távon és a közeljövőben várhatóan nem fog jelentősen növekedni.

(1137) Ezenkívül a Tesla Kínából érkező behozatala várhatóan nem fog jelentősen növekedni, mivel a Tesla szabad termelési kapacitása nagyon alacsony, ha van egyáltalán. A nyilvánosság tájékoztatása szerint a Tesla növelni kívánja kínai termelési kapacitását. Úgy tűnik azonban, hogy a Tesla még nem kapta meg a szükséges hatósági jóváhagyásokat, és nem világos, hogy megkapja-e azokat ([479]).

(1138) A fentiek tehát azt mutatják, hogy a belátható jövőben valószínűleg növekedni fog a főként kínai márkák piaci részesedése. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

5.4. Megfelelő nagyságú lekötetlen kapacitás és harmadik országbeli piacok felvevőképessége

(1139) A kínai kormány nem nyújtotta be az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártóinak jegyzékét. Ezért a Bizottságnak e tekintetben nyilvánosan hozzáférhető információkra kellett támaszkodnia. Ebből következik, hogy a Bloomberg szerint 2023-ban mintegy 100 kínai elektromosjármű-gyártó működött Kínában, szemben a 2019. évi mintegy 500-zal ([480]).

(a) *Kapacitás és szabad kapacitás Kínában*

(1140) A (49) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint 21 kínai exportáló gyártói csoport jelentkezett a vizsgálat során a mintavételre adott válasz benyújtásával. E válaszok alapján, amint azt a 13. táblázat mutatja, a figyelembe vett időszakban ezek a kínai exportáló gyártók növekvő kapacitással és szabad kapacitással rendelkeztek. A vizsgálati időszak alatt szabad kapacitásuk közel 2,3 millió akkumulátoros elektromos járművet ért el, ami 1,5-szerese az akkumulátoros elektromos járművek ugyanezen időszak alatti, 1 519 082 darabot kitevő teljes uniós felhasználásának (1. táblázat).

13. táblázat:

A kínai együttműködő exportáló gyártók termelése és kapacitása

Egységek	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Termelés	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Index	*100*	*320*	*650*	*792*
Kapacitás	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Index	*100*	*145*	*227*	*288*
Szabad kapacitás	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Index	*100*	*92*	*100*	*137*
Kapacitáskihasználás	23 %	51 %	66 %	64 %
Index	*100*	*221*	*286*	*275*

Forrás: A japán exportáló gyártók által kitöltött kérdőívek

([477]) https://www.bmwblog.com/2024/03/25/bmw-thinks-impact-chinese-imports-europe-exaggerated/
([478]) https://carnewschina.com/2023/10/14/made-in-china-mass-produced-electric-mini-cooper-rolled-off-assembly-line-market-entry-in-2024/
([479]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/teslas-china-made-ev-sales-jump-687-yy-december-2024-01-03/#:~:text=Tesla's%20ambitious%20plans%20to%20expand,the%20Reuters%20Auto%20File%20newsletter
([480]) https://www.bloomberg.com/features/2023-china-ev-graveyards/#:~:text=There%20are%20now%20around%20100,from%20roughly%20500%20in%202019

(1141) Az együttműködő exportáló gyártókon alapuló termelési, kapacitási és szabadkapacitási adatok azonban hiányosak. A Kínai Gépjárműgyártók Szövetsége (CAAM) által közzétett információk alapján az akkumulátoros elektromos járművek teljes kínai termelése az (1144) preambulumbekezdésben foglaltak szerint 5,8 millió volt. Ezért feltételezve, hogy a vizsgálatban nem jelentkező kínai gyártók kapacitáskihasználási aránya megegyezik a jelentkező kínai exportáló gyártók kapacitáskihasználási arányával, Kínában 9,18 millió darabos teljes kapacitás és 3,34 millió darabos szabad kapacitás állt rendelkezésre, ami a vizsgálati időszakban az akkumulátoros elektromos járművek uniós felhasználásának 2,2-szerese.

(1142) Továbbá, mivel ugyanazon gyártósorokon a személygépkocsi-gyártók mind belső égésű motorral felszerelt, mind akkumulátoros elektromos járműveket gyárthatnak, a Bizottság a nyilvánosan elérhető információk alapján a személygépkocsik teljes kínai gyártási kapacitását is megvizsgálta. Ebből következik China Daily cikkében közölt tény, hogy a China Passenger Car Association szerint az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek és a belső égésű motorral felszerelt személygépkocsik kínai gyártási kapacitása 2021-ben 40,89 millió egység volt ([481]). Ezenkívül a Reuters sajtóügynökség egy cikkben megemlítette, hogy a Kínai Személygépjármű-szövetség szerint a személygépjárművek (alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek és belső égésű motorral felszerelt járművek) teljes gyártási kapacitása 2022 végén 43 millió darab volt, 54,5 %-os üzemkihasználtsági arány mellett ([482]). Ezért Kínában a személygépjárművek szabad kapacitása 23,4 millió darab volt. Ez a szabad kapacitás felhasználható az uniós piacra szánt akkumulátoros elektromos járművek gyártására.

(1143) Ezenkívül arról is beszámoltak, hogy a kínai kormány tudatában van a személygépjárművek többletkapacitásának, és szigorúbb engedélyezési rendszert vezetett be a hatósági jóváhagyások tekintetében, ami hatással van a vállalatokra az elektromos járművek új gyártásának Kínában történő létrehozása tekintetében ([483]). Mindazonáltal Kínában az akkumulátoros elektromos járműveknek továbbra is létesülnek új gyártói, ilyen például a kínai intelligens fogyasztói elektronikai cikkeket gyártó Xiaomi ([484]).

(b) *A kínai termelés*

(1144) A CAAM ([485]) szerint az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártása jelentősen nőtt. A vizsgálati időszakban tehát Kínában 5 836 000 akkumulátoros elektromos járművet állítottak elő (14. táblázat), ami 489 %-os növekedést jelent a 2020. évi 991 000 darabos gyártáshoz képest.

14. táblázat:

Az akkumulátoros elektromos járművek teljes termelése Kínában

egység	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártása	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Index	*100*	*279*	*518*	*589*

Forrás: CAAM

(c) *Kereslet Kínában*

(1145) 2023-ban a személygépkocsik teljes értékesítése Kínában 26,06 millió darabot tett ki ([486]). 2024-ben a személygépkocsi-eladások az előrejelzések szerint 2023-hoz képest 3,1 %-kal, 26,8 millió darabra nőnek ([487]).

([481]) http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238227a310777689887b55.html
([482]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-auto-workers-bear-brunt-price-war-fallout-widens-2023-09-05/
([483]) https://www.ft.com/content/29d20e6c-29d0-4603-abeb-caf55f5dd9c3
([484]) https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/chinas-xiaomi-ev-launch-intl-hnk/index.html
([485]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/65/id/2030.html
([486]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/64/id/2015.html
([487]) https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing

(1146) 2023-ban az alternatív energiaforrásokkal működő, utasok szállítására szolgáló gépjárművek (akkumulátoros elektromos járművek és hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek) teljes értékesítése Kínában 9,49 millió darab volt ([488]). 2024-ben az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművek értékesítése a becslések szerint 2023-hoz képest 20 %-kal nő ([489]), így eléri a 11,4 millió darabot.

(1147) Az akkumulátoros elektromos járművek értékesítése (a nyilvántartásba vett állomány) a vizsgálati időszakban több mint 5 millió darabot tett ki (részletesen az alábbi táblázat mutatja be). Ezenkívül a CAAM adatai alapján az előállított akkumulátoros elektromos járművek mintegy 87 %-át Kínában értékesítették és jegyezték be.

15. táblázat:

Teljes kereslet Kínában

egység	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Kínában nyilvántartásba vett akkumulátoros elektromos járművek	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Index	*100*	*294*	*467*	*547*

Forrás: https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles, valamint InsideEVs: „China Plug-In Car Sales Hit A New 8 Million Record In 2023” ([490])

(1148) Az akkumulátoros elektromos járművek kínai piacának 2024. évi 20 %-os növekedése 6,1 millió akkumulátoros elektromos járművet eredményezett, szemben a több mint 9 millió darabos kapacitással. Ezért a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy a kínai belföldi piac nem lesz képes felvenni a nagy szabad kapacitását.

(d) *Kínai export és más exportpiacok rendelkezésre állása*

(1149) A kínai hatóságok hivatalos vámstatisztikái alapján Kína a vizsgálati időszakban 1 471 136 akkumulátoros elektromos járművet exportált (ami 2020-hoz képest 659 %-os növekedésnek felel meg), amelyből 486 550 érkezett az Unióba, ez pedig 2020-hoz képest 1 343 %-os növekedés.

16. táblázat:

Az akkumulátoros elektromos járművek kínai exportja

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Teljes kínai export	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Index	*100*	*258*	*487*	*759*
Az Unióba irányuló kínai export	33 731	171 822	328 391	486 550
Index	*100*	*509*	*974*	*1 443*
Az Unióba irányuló kínai export teljes kivitelhez viszonyított aránya (%)	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Forrás: Globális Kereskedelmi Atlasz

(1150) A fenti táblázat azt mutatja, hogy a kínai exportáló gyártók fő exportpiaca az uniós piac, amely az akkumulátoros elektromos járművek teljes kínai exportjának 33,1 %-át teszi ki. További célországok: az Egyesült Királyság (a teljes kínai export 10 %-a), Thaiföld (a teljes kínai export 9 %-a), a Fülöp-szigetek (a teljes kínai export 7 %-a) és Ausztrália (a teljes kínai export 6 %-a).

([488]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/66/id/2039.html

([489]) https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing

([490]) https://insideevs.com/news/707264/china-plugin-car-sales-2023/#:~:text=Plug%2Din%20car%20registrations%20in%202023%20(YOY%20change)%3A,%25)%20and%2037%25%20market%20share

(1151) Az Unióba exportált akkumulátoros elektromos járművek aránya a teljes kínai exporton belül a 2020. évi 17,4 %-ról a vizsgálati időszakban 33,1 %-ra nőtt. Bár a figyelembe vett időszakban az akkumulátoros elektromos járművek teljes kínai exportja több mint hatszorosára nőtt, az Unióba irányuló kivitel sokkal meredekebb ütemben, több mint tízszeresére nőtt ugyanebben az időszakban.

(1152) Továbbá, amint azt az (1120) preambulumbekezdés és a 11. táblázat mutatja, az Egyesült Államok és az Unió piacai Kína után a legnagyobb személygépkocsik piacai, míg az amerikai piacot magas behozatali vámok védik a kínai akkumulátoros elektromos járművek behozatalával szemben, amint azt az (1121) preambulumbekezdés kifejti. Más piacok, például az Egyesült Királyság, Japán és Korea viszonylag kis piacok az uniós piachoz képest, amint azt a 11. táblázat mutatja, ezért e harmadik országok piacának felvevőképessége korlátozott. Végezetül, az (1121) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint más harmadik országbeli piacokon, például az USA-ban és Törökországban is vannak kereskedelmi akadályok a kínai akkumulátoros elektromos járművek behozatalával szemben.

(e) *Következtetés*

(1153) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az akkumulátoros elektromos járművek meglévő termelési többletkapacitásának jelentős mennyisége továbbra is az uniós piacra irányul a következő hónapokban és években. A jelenlegi kapacitásfelesleg és a harmadik országbeli piacok vagy a kínai belföldi piac elégtelen felvevőképessége az Unióba irányuló támogatott kínai export további jelentős növekedésének valószínűségét jelzi.

5.5. **A támogatott behozatal árszintje**

(1154) A Kínából a vizsgálati időszakban az uniós piacra érkező akkumulátoros elektromos járművek ára lényegesen elmaradt az uniós gazdasági ágazat által alkalmazott ártól. Az (1029) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a Bizottság a vizsgálati időszakra 12,7 %-os súlyozott átlagos alákínálási különbözetet állapított meg egy típusonkénti elemzés alapján, azonos kereskedelmi szinten. Továbbá, amint azt az (1033) preambulumbekezdés kifejti, a mintában szereplő kínai exportáló gyártók értékesítési ára 30 %-kal alacsonyabb volt, mint az uniós gazdasági ágazat termelési költségeinek súlyozott átlaga.

(1155) Szem előtt tartva az uniós piac jellegét, amely nagyon átlátható és árérzékeny, a támogatott behozatal árszintje növekvő mennyiségben valószínűleg még inkább behatol az uniós piacra, és továbbra is jelentős árnyomást gyakorol az uniós gyártókra egy olyan időszakban, amikor az uniós gazdasági ágazat a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművek gyártására való átállás különösen sérülékeny.

(1156) Ezen túlmenően a Bizottság árlenyomás fennállását is megállapította. A figyelembe vett időszakban az uniós gazdasági ágazat valóban az előállítási költség alatt értékesített. Az alacsony árú, támogatott kínai behozatal által okozott jelentős árnyomás miatt az uniós gazdasági ágazat nem tudta elégséges mértékben növelni értékesítési árait ahhoz, hogy jövedelmezővé váljon, ami veszteséget eredményezett.

5.6. **Készletek szintje**

(1157) A mintában szereplő kínai exportáló gyártók készleteinek szintjét részletesen az (1017) preambulumbekezdés ismerteti, ami azt mutatja, hogy a vizsgálati időszak végén a kínai exportáló gyártók jelentős mennyiségű akkumulátoros elektromos járművet tartottak készleten az Unióban (az uniós piaci felhasználás 4,3 %-a (regisztrációk) a vizsgálati időszakban, vagy a Kínából történő behozatalt követően nyilvántartásba vett termékek mintegy 19 %-a). A nagy mennyiségű, könnyen elérhető akkumulátoros elektromos járművet egyértelműen elsősorban az uniós piacon történő értékesítésre szánják.

(1158) A sajtó továbbá arról számolt be, hogy a továbbszállítás logisztikai nehézségei ([491]) miatt a Kínából importált és az uniós kikötőkben tárolt akkumulátoros elektromos járművek zsúfoltságot okoznak. Emellett 2024 májusában a belga kikötőkben a kínai akkumulátoros elektromos járművek jelentős, 130 000 darabos mennyiségéről számoltak be a SAIC, a BYD, a Nio, a Xpeng, a Lynk & Co, az Omoda és a Hongqi gyártmányaiból ([492]).

([491]) Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. és Li, G.: „European ports turned into »car parks« as vehicle imports pile up", *Financial Times*, 2024. április 9., https://on.ft.com/43OrRc7

([492]) https://www.euronews.com/business/2024/05/15/european-ports-turned-into-car-parks-as-ev-makers-hunt-buyers

(1159) E készletek rendelkezésre állása rávilágít az uniós gyártók kárral való fenyegetésének közvetlen jellegére.

5.7. A körülmények megváltozásának előreláthatósága és közvetlensége

(1160) Az alaprendelet 8. cikkének (8) bekezdése szerint a körülmények olyan megváltozásának, amely azt a helyzetet idézheti elő, hogy a támogatás kárt okoz, egyértelműnek és azonnal felismerhetőnek kell lennie.

(1161) A Bizottság a fenti tényezők mindegyikét elemezte és ellenőrizte a vizsgálati időszakra vonatkozóan.

(1162) A figyelembe vett időszak alatt a kínai behozatal volumene exponenciálisan, több mint ötszörösére nőtt a figyelembe vett időszak kezdetéhez képest. Ezek a behozatalok jelentős árnyomást gyakoroltak, amit az áralákínálás és a megállapított árlenyomás is bizonyít. A növekvő felhasználással összefüggésben az uniós gazdasági ágazat a figyelembe vett időszak során folyamatosan csökkent piaci részesedése a Kínából érkező támogatott behozatal kárára, és a vizsgálati időszak alatt a legalacsonyabb szintet érte el. Ennek eredményeként a belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való fokozatos áttérés akadályokkal szembesült, különösen a vizsgálati időszak alatt. A jövedelmezőség, a beruházások megtérülése és a pénzforgalom romlott a vizsgálati időszakban.

(1163) Ha ez a tendencia folytatódik, az uniós gazdasági ágazat nem lesz képes olyan mértékben növelni az akkumulátoros elektromos járművek gyártását, amennyire az uniós piac belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való átállása miatt szükséges lenne, ebből pedig azonnali jelentős kára származik. Továbbá, amint azt az (1126) és (1127) preambulumbekezdés kifejti, az akkumulátoros elektromos járművek tekintetében Kína szabad kapacitása legalább 2,2-szerese annak az uniós felhasználásnak, amelyet az (1148) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint Kína belföldi kereslete vagy más jelentős exportpiacai nem képesek felvenni, tekintettel az (1120) és (1121) preambulumbekezdésben ismertetett magas belépési korlátokra és azok méretére. Emellett a bizonyítékok azt mutatják, hogy a kínai exportáló gyártók a közeljövőben tovább kívánják növelni piaci jelenlétüket a kulcsfontosságú uniós országokban, többek között új modellek forgalomba hozatala révén. Végezetül a kínai kormány politikája ösztönzi az export további küszöbön álló növekedését.

(1164) A fenti tények és elemek azt mutatják, hogy a támogatott behozatal tovább fog növekedni, és ennek következtében az uniós gazdasági ágazatot ért kár nagy valószínűséggel hamarosan bekövetkezik.

5.8. A felek állításai

(1165) A 24. vállalat azt állította, hogy a következő években várhatóan több uniós gyártó is megfizethetőbb akkumulátoros elektromos járműmodelleket vezet be, ezért az uniós gyártóknak az alacsonyabb árszintű szegmensekben való erőteljesebb jelenléte leszorító hatást gyakorol a kínai gyártók piaci részesedésének esetleges növekedésére. A 24. vállalat továbbá azt állította, hogy az uniós gyártókat ebben a folyamatban az ágazat által az Unióban és a személygépkocsik globális piacán több évtizeden át kiépített hagyományos versenyelőny fogja segíteni. A 24. vállalat azt is kijelentette, hogy a személygépkocsi-ágazatot erősen befolyásolták olyan tényezők, mint a márka és a hűség, valamint a viszonteladási érték, és hogy ezek a tényezők régóta jelentős akadályt jelentenek a kínai belépők számára az uniós piacon, és ez a jövőben is így lesz. A 24. vállalat azzal is érvelt, hogy a kínai exportáló gyártókkal ellentétben az uniós gazdasági ágazat erős pozícióban volt az uniós piacon a kereskedői hálózatok és az értékesítés utáni szolgáltatások tekintetében, ami megkönnyíti az uniós piacon történő értékesítést.

(1166) Az uniós gazdasági ágazat több akkumulátoros elektromos járműmodellt is be kíván vezetni az uniós piacon különböző árakon, a kínai exportáló gyártók azonban várhatóan alkalmazkodnak ezekhez az új modellekhez, és a vizsgálati időszak alatt tapasztaltakhoz hasonlóan még alacsonyabb árakon kínálnak majd hasonló akkumulátoros elektromos járműveket (ennek kifejtését lásd a (1029) preambulumbekezdésben). Az (1037) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint az uniós gazdasági ágazat hagyományosan versenyelőnyt élvezett a belső égésű motorral felszerelt járművek piacán. Korábban a belső égésű motorral felszerelt járművek kínai gyártói nem voltak sikeresek az uniós piacon, mivel az uniós gyártók járművei technológiailag fejlettebbek és – különösen a biztonság tekintetében – a kínai járműveknél magasabb színvonalúak voltak. Az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának helyzete azonban más, mivel az uniós gyártók egyelőre az akkumulátoros elektromos járműtechnológia kiépítésének korai szakaszában vannak, míg Kínában a technológia fejlesztése több évvel ezelőtt kezdődött, és azóta számottevő előrehaladást ért el. Ami a vevők hűségét és a márkát illeti, amint azt az (1037) preambulumbekezdés kifejti, a Tesla gyors növekedése egyértelmű példa arra, hogy a belső égésű motorral felszerelt járművekre épített márkaérték vagy annak hiánya marginális jelentőséggel bír az akkumulátoros

elektromos járművek piacán elérhető siker és árazási erő szempontjából. Figyelembe véve különösen a belső égésű motorral felszerelt járművek 2035-ig történő felváltására vonatkozó uniós célkitűzést, amint azt az (1222) preambulumbekezdés kifejti, nagyon valószínű, hogy a közép- és alsó szegmensben jelen lévő fogyasztók át fognak állni az alacsonyabb árú kínai akkumulátoros elektromos járművekre. Ami a kereskedői tevékenységet illeti, a kínaiak kereskedői hálózatokat építenek ki, és kihasználják az online értékesítést, amely már sikeres stratégiának bizonyult a Tesla számára. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

5.9. **Következtetés**

(1167) A fent felsorolt tények és bizonyítékok elemzése alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazatot egyértelműen előrelátható és fenyegető jelentős kár veszélye fenyegeti.

(1168) Az uniós gazdasági ágazat jelenlegi helyzetét, amelyben az átalakuló piacon szükséges jelentős beruházások megtérüléséhez szükséges értékesítések nem valósulhatnak meg, valószínűleg tovább súlyosbítja az akkumulátoros elektromos járművek Kínából érkező, változatlanul támogatott behozatala, amely jelentős ütemben, alákínált és nyomott árakon folyamatosan növekszik, valamint az, hogy a kínai kormány kifejezetten az uniós piacot célozza meg, tekintettel arra, hogy az uniós piac az egyetlen jelentős nyitott világpiac. A jelentős kár bekövetkezésének közvetlen veszélye még inkább veszélyezteti az akkumulátoros elektromos járművek uniós gazdasági ágazat általi gyártásának és értékesítésének növekedését az uniós piac belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való átállásával egyidejűleg.

(1169) Továbbá a körülményekben bekövetkezett olyan változás, amely az uniós gazdasági ágazatot ért kár ilyen közvetlen bekövetkezéséhez vezetett, egyértelmű. Amint azt az (1157) és (1158) preambulumbekezdés mutatja, a kínai exportáló gyártók nagy mennyiségű, könnyen elérhető készletet tartanak akkumulátoros elektromos járművekből az Unióban, amelyeket egyértelműen az uniós piacon történő értékesítésre szánnak. Továbbá, amint azt az (1126) és (1127) preambulumbekezdés kifejti, számos kínai exportáló gyártó bejelentette, hogy több új akkumulátoros elektromos járműmodellt kíván bevezetni az uniós piacon, valamint bővíteni kívánja jelenlétét az uniós piacon azáltal, hogy rövid távon több uniós tagállam piacára lép. Ezek a bejelentések egyértelműen jelzik a kínai exportáló gyártók uniós piac iránti érdeklődését. Ezek az elemek kiegyenlítő intézkedések elfogadása nélkül nagy valószínűséggel jelentős veszteségeket okoznak az uniós gazdasági ágazatnak. A jelentős kárhoz vezető ilyen tények látványosságát egyértelműen mutatja a jövedelmezőség megforduló tendenciája, amely a figyelembe vett időszak végén az uniós gazdasági ágazat esetében romlott, amellett, hogy a piaci részesedések a figyelembe vett időszak alatt folyamatosan csökkentek. Mindezek az elemek alátámasztják a kárral való fenyegetésnek az alaprendelet 8. cikkének (8) bekezdése szerinti ideiglenes megállapítását.

6. **OK-OKOZATI ÖSSZEFÜGGÉS**

6.1. **A támogatott behozatal hatásai**

(1170) Amint az a 2a. és 2b. táblázatban látható, a kínai akkumulátoros elektromos járművek behozatala és behozatalt követő nyilvántartásba vétele az uniós piaci részesedés tekintetében jelentős növekedést ért el a figyelembe vett időszakban. Ebben az időszakban a behozatal piaci részesedése a 2020. évi 3,9 %-ról a vizsgálati időszakban 25,0 %-ra nőtt, a nyilvántartásba vételek kínai részesedése pedig 3,5 %-ról 22,8 %-ra nőtt.

(1171) Az (1023)–(1032) preambulumbekezdésben a Bizottság bizonyította, hogy a kínai behozatal a vizsgálati időszak alatt legalább 12,7 %-kal kínált alá az uniós gazdasági ágazat árainak. A Bizottság azt is megállapította, hogy a figyelembe vett időszakban a kínai behozatal lenyomta az uniós gazdasági ágazat árait.

(1172) A kínai akkumulátoros elektromos járművek támogatott – az uniós gazdasági ágazat árainál alacsonyabb árakon megvalósuló – behozatalának jelentős növekedése miatt az uniós gazdasági ágazat piaci részesedése csökkent a vizsgálati időszakban, és még olyan áron sem tudott értékesíteni, amely lehetővé tenné legalább költségeinek fedezését. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy e támogatott behozatal kedvezőtlen hatást gyakorolt az uniós gazdasági ágazat helyzetére.

(1173) Ezenkívül az 5. szakaszban leírtak szerint számos tényező bizonyítja, hogy az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártói egyre nagyobb mértékben fenyegetik az uniós gazdasági ágazatot érő kárt. az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártói jelentős készletekkel rendelkeznek az Unióban, amelyek készen állnak az uniós piacon történő értékesítésre. Emellett Kínában jelentős és növekvő szabad kapacitás áll rendelkezésre, amely exportra rendelkezésre áll. Amint azt az (1121) preambulumbekezdés mutatja, az USA, amely Kína egyetlen másik jelentős exportpiaca, olyan intézkedéseket vezetett be, amelyek egyértelműen visszatartják a behozatal növekedését. Így az Unió lett a kínai export legvonzóbb célállomása.

(1174) Egyértelmű továbbá, hogy az Unióba irányuló kivitel növekedése az (1111)–(1138) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a belátható jövőben is folytatódni fog, és tovább fog nőni. Az Unióba irányuló exportnak ez a küszöbön álló növekedése tovább rontja az uniós gazdasági ágazat azon képességét, hogy növelje értékesítési szintjét, fenntartsa piaci részesedését és megóvja beruházásait azáltal, hogy lehetővé teszi beruházásainak méltányos megtérülését.

(1175) A Bizottság tehát ideiglenesen úgy ítélte meg, hogy a Kínában gyártott akkumulátoros elektromos járművek támogatott behozatala felveti az uniós gazdasági ágazatnak okozott jelentős kár bekövetkezésének lehetőségét.

6.2. **Más ismert tényezők**

(1176) Az alaprendelet 8. cikkének (6) bekezdésével összhangban a Bizottság azt is megvizsgálta, hogy más ismert tényezők – akár egyedileg, akár együttesen – gyengíthetik-e a támogatott behozatal és a károkozás ideiglenesen megállapított veszélye közötti az ok-okozati összefüggést olyannyira, hogy ez az összefüggés már ne legyen valódi és lényeges.

6.2.1. *Harmadik országokból érkező behozatal*

(1177) A Kínából érkező behozatalon kívül a Dél-Koreából, az Egyesült Királyságból, Mexikóból, Japánból és az Amerikai Egyesült Államokból érkező behozatal piaci részesedése haladta meg az 1 %-ot a vizsgálati időszakban. Az e harmadik országokból érkező behozatal mennyisége és piaci részesedése, valamint átlagos importárai a következőképpen alakultak a figyelembe vett időszakban:

17. táblázat:

Harmadik országokból érkező behozatal

Ország		2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Dél-Korea	Mennyiség (darab)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Index	*100*	*126*	*111*	*160*
	Piaci részesedés	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Index	*100*	*78*	*53*	*53*
	Átlagár (EUR/darab)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Index	*100*	*108*	*117*	*128*
Egyesült Királyság	Mennyiség (darab)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Index	*100*	*197*	*244*	*395*
	Piaci részesedés	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Index	*100*	*121*	*117*	*132*
	Átlagár (EUR/darab)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Index	*100*	*97*	*97*	*96*

Ország		2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Mexikó	Mennyiség (darab)	291	29 090	25 484	31 310
	Index	*100*	*9 997*	*8 757*	*10 759*
	Piaci részesedés	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Index	*100*	*6 132*	*4 196*	*3 591*
	Átlagár (EUR/darab)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Index	*100*	*91*	*92*	*100*
Japán	Mennyiség (darab)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Index	*100*	*81*	*188*	*483*
	Piaci részesedés	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Index	*100*	*49*	*90*	*161*
	Átlagár (EUR/darab)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Index	*100*	*119*	*157*	*156*
Amerikai Egyesült Államok	Mennyiség (darab)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Index	*100*	*50*	*7*	*35*
	Piaci részesedés	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Index	*100*	*31*	*4*	*12*
	Átlagár (EUR/darab)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Index	*100*	*93*	*219*	*192*
Más országok	Mennyiség (darab)	849	1 332	2 307	1 564
	Index	*100*	*157*	*272*	*184*
	Piaci részesedés	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Index	*100*	*96*	*130*	*61*
	Átlagár (EUR/darab)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Index	*100*	*68*	*87*	*131*
Kína kivételével valamennyi ország összesen	Mennyiség (darab)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Index	*100*	*119*	*102*	*166*
	Piaci részesedés	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Index	*100*	*73*	*49*	*55*
	Átlagár (EUR/darab)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Index	*100*	*105*	*114*	*123*

Forrás: a tagállamok vámhatóságainak adatai

(1178) A Dél-Koreából érkező behozatal a figyelembe vett időszakban mintegy 56 000 darabról 90 000 darabra nőtt, piaci részesedése azonban a 2020. évi 10,2 %-ról a vizsgálati időszakban 5,5 %-ra csökkent. Emellett az átlagos importárak emelkedtek, és átlagosan meghaladták a kínai importárat.

(1179) Az Egyesült Királyságból érkező behozatal a figyelembe vett időszakban mintegy 20 000 darabról 77 000 darabra nőtt. Bár átlagáruk kissé csökkent ebben az időszakban, piaci részesedésük viszonylag stabil maradt, és a figyelembe vett időszakban nem emelkedett 5 % fölé. Bár az Egyesült Királyságból érkező behozatal átlagos importára 2020-ban és 2022-ben valamivel alacsonyabb (3,0 %-kal, illetve 0,1 %-kal) volt a Kínából érkező behozatal árainál, 2021-ben és a vizsgálati időszakban meghaladta (7,8 %-kal, illetve 4,0 %-kal) a kínai importárakat.

(1180) A Mexikóból, Japánból és az USA-ból érkező behozatal a vizsgálati időszakban nem érte el a piaci részesedés 2 %-át. Emellett az átlagos importárak Japán kivételével 2020-ban és 2021-ben jórészt meghaladták a kínai behozatal átlagos importárait a figyelembe vett időszakban.

(1181) Az összes többi országból érkező behozatal elhanyagolható volt.

(1182) A fenti elemzés alapján a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy az egyéb országokból érkező behozatal a vizsgálati időszakban nem gyengítette a támogatott behozatal és az uniós gazdasági ágazattal szembeni károkozás veszélye közötti ok-okozati összefüggést.

6.2.2. *Az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye*

(1183) Az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye a következőképpen alakult:

18. táblázat:

Az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye

	2020	2021	2022	Vizsgálati időszak
Exportvolumen (darab)	190 101	291 766	454 555	632 256
Index	*100*	*153*	*239*	*333*
Exportárak	42 374	40 082	47 723	47 482
Index	*100*	*95*	*113*	*112*

Forrás: Eurostat (8703 80 10 KN-kód)

(1184) A figyelembe vett időszakban az uniós gazdasági ágazat 233 %-kal növelte az akkumulátoros elektromos járművek kivitelét. Amint azt az 5. táblázat mutatja, ez az uniós gazdasági ágazat uniós piaci értékesítéseihez képest nagyobb mértékű növekedést jelentett.

(1185) Az uniós gazdasági ágazat átlagos exportára meghaladta a 7. táblázatban bemutatott előállítási költséget.

(1186) Ezért a Bizottság arra az ideiglenes következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye nem gyengítette a támogatott behozatal és a megállapított kárveszély közötti ok-okozati összefüggést.

6.2.3. *Kereslethez kapcsolódó tényezők*

(1187) Az akkumulátoros elektromos járművek iránti keresletet befolyásoló fő tényezők közé tartozik a töltési idő, a töltőinfrastruktúra rendelkezésre állása, a hatótávolsággal kapcsolatos aggályok kérdése, valamint a járművek szén-dioxid-kibocsátásáról szóló, az (1223) preambulumbekezdésben említett rendelet.

(1188) Az akkumulátoros elektromos járművek értékesítése és töltési kapacitása között pozitív korreláció mutatható ki, emellett az akkumulátoros elektromos járművek töltési kapacitása kulcsfontosságú tényező az uniós piacon történő értékesítés növekedésének támogatásában.

(1189) A 24. vállalat azt állította, hogy az elegendő nyilvános töltőinfrastruktúra hiánya továbbra is az akkumulátoros elektromos járművek fokozott fogyasztói elterjedésének fő akadálya az Unióban, és jelentős mértékben korlátozta a fogyasztói keresletet, káros hatást gyakorolva az uniós gazdasági ágazatra. A 24. vállalat azt is állította, hogy akkumulátoros elektromos járművek uniós piaca várhatóan jelentősen növekedni fog az elkövetkező években.

(1190) A Bizottság megjegyezte, hogy a 24. vállalat ellentmondó érveket vonultatott fel; egyrészt azt állította, hogy egyes tényezők – például a töltőinfrastruktúra – jelentős mértékben korlátozzák az Unióban az akkumulátoros elektromos járművek iránti keresletet, másrészt viszont azt, hogy a kereslet gyorsan növekszik, és az akkumulátoros elektromos járművek uniós piacán jelentős növekedés várható. A Bizottság egyetértett abban, hogy tekintettel az Unió által kitűzött ambiciózus célokra és a vonatkozó uniós rendeletekre, az akkumulátoros elektromos járművek uniós piaca a következő években várhatóan gyorsan növekedni fog. Figyelembe véve a kibocsátásmentes meghajtás egyéb kiforrott technológiáinak hiányát, az akkumulátoros elektromos járművek piaca 2035-re várhatóan eléri a személygépkocsik jelenlegi teljes piacának szintjét.

(1191) A Bizottság emellett megjegyezte, hogy gyors előrelépés történt a díjszabással kapcsolatos szűk keresztmetszetek kezelése terén, legyen szó akár otthon, akár magán töltőterületről (például egy vállalatról vagy parkolóról), akár nyilvános töltőponthoz való hozzáférésről. Az Unióban mind a nyilvánosan hozzáférhető, mind a magántulajdonban lévő töltőinfrastruktúra mennyisége növekszik, függetlenül attól, hogy a beépített kapacitás vagy a töltőpontok száma alapján elemzik-e. 2022 végére az Unióban 475 000 nyilvános töltőpont volt, amelyek egy akkumulátoros elektromos járműre jutó beépített teljesítménye 5,1 kW volt. A magán töltőinfrastruktúra egy akkumulátoros elektromos járműre jutó beépített teljesítménye az Unióban 8,0 kW volt. Az uniós töltőinfrastruktúra teljes állománya 2030-ig 35 millióra fog nőni ([493]).

(1192) Emellett az EU elfogadta az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletet ([494]), amely előírja, hogy 2025-ig az Unió valamennyi nemzeti közútját és autópályáját fel kell szerelni nyilvános töltővel, összhangban az addig az időpontig a közúti forgalomban lévő elektromos autók számával. E rendelet értelmében a töltőpontoknak a főbb uniós autópályák mentén 60 km-enként rendelkezésre kell állniuk i. 2025. december 31-ig minden elektromos töltőszigetnek legalább 400 kW kimenő teljesítményt kell biztosítania, és legalább egy olyan elektromos töltőpontot kell tartalmaznia, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW, ii. 2027. december 31-re minden elektromos töltőállomás legalább 600 kW kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőpontot biztosítson, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW. A rendelet kötelező nemzeti flottaalapú célértékeket is előír, például azt a követelményt, hogy nyilvános elektromos töltőállomásokon keresztül minden akkumulátoros elektromos könnyűgépjármű esetében legalább 1 kW teljes kimenő teljesítményt kell biztosítani.

(1193) A figyelembe vett időszakban az uniós piacon gyorsan nőtt az akkumulátoros elektromos járművek iránti kereslet. Az 1. táblázat azt mutatja, hogy ebben az időszakban mind a látszólagos, mind a tényleges fogyasztás több mint 180 %-kal nőtt. Az akkumulátortechnológiák fejlődése várhatóan tovább növeli a hatótávolságot és csökkenti a töltési időt, és tovább javulni fog az állami és magán töltőinfrastruktúra elérhetősége, fokozatosan megszüntetve a kereslettel kapcsolatos korlátozásokat. Szem előtt tartva az uniós rendeletek által az uniós piacon történő új értékesítésekből származó kibocsátásokra (és a meg nem felelés esetén alkalmazandó jelentős szankciókra) vonatkozóan az (1222) és (1223) preambulumbekezdésben ismertetett kötelező célértékeket, a kereslet várhatóan a jövőben is növekedni fog.

(1194) A belső égésű motorral felszerelt járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre való, folyamatban lévő átállás során alapvető fontosságú, hogy az uniós gazdasági ágazat megfelelő értékesítési volumen és piaci részesedés megőrzése révén képes legyen fenntartani méretgazdaságosságát. Ez lehetővé teszi az uniós gazdasági ágazat számára, hogy megtérüljön a költségei, és elegendő jövedelmezőséget teremtsen a szükséges beruházásokhoz. Ez még fontosabb a jelenlegi szakaszban, amikor az akkumulátoros elektromos járművek uniós piaca még fejlődik, és még nem érett ki.

(1195) A 2a. és 2b. táblázat azonban azt mutatja, hogy az uniós az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fenntarthatatlan ütemben veszít piaci részesedéséből. Az 5. szakaszban végzett értékelés továbbá azt mutatja, hogy a piaci részesedés említett csökkenése a 2026 végéig tartó időszakban is folytatódni fog. Ezért, bár a keresletet korlátozó tényezők hatása korábban érvényesülhetett, a kínai támogatott behozatal közelmúltbeli és közvetlenül fenyegető piaci penetrációja (lásd a 6.1. szakaszt) jelenti a legnagyobb veszélyt az uniós gazdasági ágazatra az uniós piac akkumulátoros elektromos járművekre való sikeres átállása tekintetében.

([493]) https://www.chargeupeurope.eu/

([494]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1804 rendelete (2023. szeptember 13.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 234., 2023.9.22., 1. o.).

(1196) A fentiekre tekintettel a Bizottság ideiglenesen úgy ítélte meg, hogy a kereslet korlátozása, különösen a töltőinfrastruktúra rendelkezésre állásához kapcsolódóan, nem gyengítené a támogatott behozatal és a károkozás ideiglenesen megállapított veszélye közötti ok-okozati összefüggést. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

6.2.4. *Az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatának versenyképessége*

(1197) A CCCME állítása szerint az, hogy az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói az akkumulátorok és egyéb alkatrészek beszerzésében harmadik országokra támaszkodnak, általában véve befolyásolja versenyképességüket. A CCCME és a 24. vállalat azt állította, hogy az uniós gyártók vertikális integrációjának hiánya és az akkumulátorok tekintetében harmadik országbeli forrásokra való támaszkodásuk magasabb akkumulátor- és egyéb előállítási költségeket eredményez. A CCCME és a 24. vállalat továbbá azt állította, hogy a vertikális integráció hiányából eredő negatív hatásokat más olyan tényezők is súlyosbították, amelyek nem kapcsolódnak az akkumulátoros elektromos járművek Kínából érkező behozatalához, mint például i. az ellátási láncnak a Covid19-világjárvány és az orosz-ukrán háború miatti zavarai, ii. a megnövekedett nyersanyagköltségek, iii. a kritikus alkatrészek, például a félvezetők hiánya és iv. a magas energiaárak. A 24. vállalat állítása szerint továbbá az uniós gazdasági ágazat nem fektetett be időben az elektromos akkumulátorok ellátási láncába, ehelyett a belső égésű motorral felszerelt személygépkocsikra összpontosított, ahol versenyelőnyt élvez, az akkumulátoros elektromos járművek piacára irányuló beruházásai pedig csak nemrégiben kezdődtek meg.

(1198) A Bizottság megjegyezte, hogy a vertikális integráció előnyei főként a BYD esetében jelentkeznek, és nem az összes kínai exportáló gyártót érintik. Az uniós gazdasági ágazatban egyaránt megtalálhatók olyan vállalkozások, amelyek a világpiacon vásárolnak akkumulátort, valamint olyanok is, amelyek beruháznak az akkumulátorgyártásba. Valójában az uniós gazdasági ágazat folyamatosan bővíti akkumulátorgyártási kapacitását.

(1199) Emellett igaz, hogy a kínai exportáló gyártók előnyre tettek szert az akkumulátorokkal és az akkumulátorokhoz kulcsfontosságú nyersanyagokkal való ellátás terén, viszont előnyüket a 3.7.2. szakaszban bemutatott módon nagyrészt támogatásnak köszönhetik. Ezért a vélelmezett versenyelőnyök nem gyengítik a támogatott behozatal és a károkozás veszélye közötti ok-okozati összefüggést.

(1200) Az ellátási lánc zavarai, valamint a nyersanyagok és az energia árát növelő egyéb tényezők világszerte problémát jelentenek, és nem kizárólag az uniós gazdasági ágazatot érintik, ezért nincs olyan konkrét versenyhátrány, amely az uniós gazdasági ágazat egészét sújtaná. Emellett az említett kérdések főként a figyelembe vett időszakhoz kapcsolódnak, a CCCME és a 24. vállalat pedig nem fogalmazott meg arra vonatkozó megalapozott állítást, hogy ezek a tényezők milyen mértékben befolyásolnák az uniós gazdasági ágazat helyzetét az elkövetkező években.

(1201) Ezért a Bizottság az előző preambulumbekezdésekben tett ténymegállapításaira tekintettel elutasította ezeket az állításokat.

6.2.5. *Verseny a belső égésű motorral felszerelt járművek és az akkumulátoros elektromos járművek között*

(1202) A 24. vállalat és a CCCME azt állította, hogy a belső égésű motorral felszerelt járművek és az akkumulátoros elektromos járművek közötti versenyt ok-okozati tényezőként kell vizsgálni. Sem a CCCME, sem a 24. vállalat nem indokolta vagy fejtette ki részletesebben ezt az állítást.

(1203) Az uniós kibocsátási jogszabályokban előírt célértékek az (1223) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint biztosítani fogják, hogy az uniós gazdasági ágazat gyors ütemben átálljon az akkumulátoros elektromos járművekre. Ezért annak ellenére, hogy a belső égésű motorral felszerelt járművek és az akkumulátoros elektromos járművek között jelenleg verseny van az uniós piacon, a belső égésű motorral felszerelt járművek gyártása és értékesítése fokozatosan csökkenni fog, ezzel párhuzamosan pedig az akkumulátoros elektromos járművek gyártása és értékesítése az uniós kibocsátási célokkal összhangban növekszik majd. Emiatt a belső égésű motorral felszerelt járművek és az akkumulátoros elektromos járművek közötti verseny is fokozatosan mérséklődik majd az utóbbiak eladásai javára.

(1204) A fentiekre tekintettel a Bizottság ideiglenesen úgy ítélte meg, hogy a belső égésű motorral felszerelt járművek értékesítésével való verseny hatása nem gyengítené a támogatott behozatal és a károkozás ideiglenesen megállapított veszélye közötti ok-okozati összefüggést. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

6.2.6. *A méretgazdaságosság és az induló innovatív vállalkozások hiánya*

(1205) A CCCME szerint valószínűleg magasabb költségeket eredményez, hogy az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói nem méretgazdaságosak. Azt állította továbbá, hogy egyes uniós gyártók, például az e.Go a mikrogyár koncepciójára építenek, ennélfogva képtelenek olyan méretgazdaságosságot elérni, mint a gigagyárak és a nagy termelési struktúrák. A CCCME továbbá azzal érvelt, hogy egyes uniós gyártók, például a Fisker és az e.Go a közelmúltban kezdték meg az akkumulátoros elektromos járművek gyártását, ezért a Bizottságnak ezeket induló innovatív vállalkozásként lenne helyénvaló vizsgálnia.

(1206) Módszertana szerint a Bizottság az ok-okozati tényezőket azzal összefüggésben vizsgálta, hogy milyen hatással vannak az uniós gazdasági ágazat egészére. Azt, hogy vannak az uniós gazdasági ágazat kis részét érintő tényezők, önmagában nem tekintette reprezentatívnak az uniós gazdasági ágazat egészére nézve, ezért ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy e körülmény nem gyengíti a támogatott behozatal és a károkozás ideiglenesen megállapított veszélye közötti ok-okozati összefüggést. Ami a tágabb uniós gazdasági ágazatot illeti, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy éppen a Kínából érkező behozatal veszélyezteti az uniós gazdasági ágazat kilátásait arra, hogy a szükséges léptéket elérve a közeljövőben nyereségessé váljon. E támogatott behozatal megakadályozza az uniós gazdasági ágazatot abban, hogy elérje a termelés megfelelő növeléséhez és a méretgazdaságosság eléréséhez szükséges értékesítési célokat. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

6.2.7. *Ellátási problémák*

(1207) A 24. vállalat azt is állította, hogy az uniós gazdasági ágazat nem rendelkezik kapacitással ahhoz, hogy kielégítse a zöld átálláshoz kapcsolódó, gyorsan növekvő keresletet.

(1208) A 24. vállalat állításával ellentétben a vizsgálat feltárta, hogy az uniós gazdasági ágazat elegendő kapacitással rendelkezik az akkumulátoros elektromos járművek gyártásához és az uniós piaci kereslet kielégítéséhez. Az (1060) preambulumbekezdésben kifejtett módon mivel a kapacitáskihasználás a vizsgálati időszakban 40 % alatt volt, a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazat elegendő termelési kapacitással rendelkezik ahhoz, hogy kielégítse az akkumulátoros elektromos járművek iránti kereslet jövőbeli növekedését, és emellett a belső égésű motorral felszerelt járművek gyártókapacitása is nagyobb arányban átcsoportosítható az akkumulátoros elektromos járművek gyártásához. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

6.2.8. *Az EU bioüzemanyag-politikája*

(1209) A CCCME azt állította, hogy az EU mindig is előnyben részesítette a biodízel-termelést az akkumulátoros elektromos járművek gyártásával szemben, és emiatt élvez alacsony prioritást az akkumulátoros elektromos járművek gyártása.

(1210) Az igen homályosan megfogalmazott állítás nem magyarázta részletesebben a szempont jelentőségét. A Bizottság emlékeztet arra, hogy az (1223) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a Bizottság 2020-ra és az azt követő évekre márkák és csoportok szerinti egyedi kibocsátási célértékeket vezetett be az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek teljes állományára vonatkozóan. A Bizottság ezért nem értett egyet azzal, hogy az alacsony prioritásúnak tekintené az akkumulátoros elektromos járművek gyártását.

(1211) A Bizottság továbbá a fenti 5. szakaszban arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazatot közvetlenül fenyegeti a Kínából származó támogatott behozatal által okozott jelentős kár. A CCCME nem támasztotta alá, hogy az uniós bioüzemanyag-politika az elkövetkező években milyen negatív hatást gyakorolna az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóinak helyzetére. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

6.2.9. *Az uniós gazdasági ágazat Kínából érkező behozatala*

(1212) A CCCME azt állította, hogy az uniós gazdasági ágazat Kínából érkező behozatala olyan tényező lehet, amely a károkozás veszélyével fenyegeti az akkumulátoros elektromos járművek ágazatát.

(1213) A Bizottság a (998) preambulumbekezdésben tett észrevételeket az uniós gazdasági ágazathoz tartozó vállalkozások Kínából érkező behozatalával kapcsolatban. A Bizottság számára nem volt egyértelmű, hogy a CCCME az értékelésében az uniós gazdasági ágazat mely vállalkozásaira hivatkozott, illetve hogy az általuk végzett behozatal a károkozás milyen veszélyével járna a közeljövőben. Az (1130)–(1138) preambulumbekezdés egyértelműen kifejti az általában Kínából, és különösen a kínai tulajdonban lévő csoportoktól, például a BYD-től, a Geelytől és a SAIC-tól érkező behozatal mennyiségének és árainak várható alakulását. A 12a. táblázatban kifejtettek szerint a kínai márkák behozatala a 2020. évi 1,9 %-ról a vizsgálati időszakban 7,3 %-ra növelte piaci részesedését. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a károkozás veszélye az elkövetkező években a kínai tulajdonban lévő csoportoktól ered.

(1214) Tekintettel a fenti értékelésre és az állítás relevanciájával kapcsolatos egyértelműség hiányára, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az állítás nem megalapozott, ezért azt elutasította.

6.3. Következtetés

(1215) A Bizottság megállapította, hogy kapcsolat áll fenn a Kínából érkező támogatott behozatal növekedése és a jelentős kárral való fenyegetés között.

(1216) A Bizottság megkülönböztette és szétválasztotta az uniós gazdasági ágazat helyzetét befolyásoló egyéb ismert tényezők hatásait és a Kínából érkező támogatott behozatal káros hatásait.

(1217) A Bizottság megállapította, hogy a többi azonosított tényező, mint például a harmadik országokból érkező behozatal, az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye, a kereslethez kapcsolódó tényezők, az uniós gazdasági ágazat versenyképessége, a belső égésű motorral felszerelt személygépkocsik és az akkumulátoros elektromos járművek versenye, a méretgazdaságosság és az induló vállalkozások hiánya, az ellátási problémák, az uniós bioüzemanyag-politika, valamint az uniós gazdasági ágazat Kínából érkező behozatala sem külön-külön, sem együttesen nem gyengítette az ok-okozati összefüggést. A kínai exportáló gyártók a figyelembe vett időszakban bizonyos előnyökben részesültek, például biztosított volt számukra az akkumulátor- és nyersanyagellátás. A Bizottság azonban nem állapította meg, hogy ezen időszak alatt jelentős kár érte volna az uniós gazdasági ágazatot. Valójában egyetlen más tényező esetében sem nyert kétséget kizáró igazolást az, hogy az említett tényezők milyen közvetlen fenyegetést jelentenek az uniós gazdasági ágazatra nézve, vagy hogyan gyengítik a támogatott kínai behozatal elkövetkező években jelentkező egyértelmű veszélyét.

(1218) A Bizottság ezért ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy a Kínából érkező támogatott behozatal növekedése intézkedések hiányában jelentős kárral fenyegeti az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazatát.

7. AZ UNIÓS ÉRDEK

(1219) Az alaprendelet 31. cikkével összhangban a Bizottság megvizsgálta, hogy egyértelműen arra a következtetésre lehet-e jutni, hogy jelen esetben a kiegyenlíthető támogatások teljes összegének megfelelő kiegyenlítő intézkedések elfogadása a kárt okozó támogatás megállapítása ellenére sem szolgálja az Unió érdekét. A Bizottság az uniós érdeket az összes érintett érdek elemzése alapján határozta meg, beleértve az uniós gazdasági ágazat, az importőrök, a felhasználók, a beszállítók és a fogyasztók érdekeit is.

(1220) Az uniós érdekkel kapcsolatos észrevételek a kínai kormánytól, a CCCME-től, a Gépjárműipari Beszállítók Európai Szövetségétől (a továbbiakban: CLEPA), a Német Gépjárműipari Szövetségtől (a továbbiakban: VDA), az Európai Acélszövetségtől (a továbbiakban: EUROFER), a 31. vállalattól és a 29. vállalattól érkeztek.

7.1. Az uniós gazdasági ágazat érdeke

(1221) A gépjárműipar fontos szerepet játszik az Unió gazdaságában, mivel közvetlen és közvetett munkahelyeket biztosít 12,9 millió embernek, ezáltal a teljes uniós foglalkoztatás 7 %-át adja. Ennek mintegy 24 %-a, azaz 3,1 millió munkahely található a feldolgozóiparban ([495]). A gépjárműipar Európa gazdasági értékteremtésének, versenyképességének és társadalmi jólétének egyik mozgatórugója.

(1222) Az európai zöld megállapodásban ([496]) a Bizottság célként határozta meg a klímasemlegesség 2050-ig történő elérését. E cél jogszabályi előírásként 2021-ben jelent meg az (EU) 2021/1119 rendelet (európai klímarendelet) közzétételével ([497]). A gazdaság valamennyi ágazatával szemben elvárás, hogy hozzájáruljon a kibocsátáscsökkentés megvalósításához, beleértve a közúti közlekedési ágazatot is, ahol a kibocsátás 1990 óta növekszik. Ezért az akkumulátoros elektromos járművek fontos termékek az Unió számára éghajlat-politikai céljainak eléréséhez.

([495]) https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf
([496]) https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en
([497]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

(1223) Emellett az EU a később az (EU) 2023/851 rendelettel ([498]) módosított (EU) 2019/631 rendeletben 2020-ra és az azt követő évekre gyártók szerinti egyedi kibocsátási célértékeket vezetett be az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek teljes állományára vonatkozóan. Ez a rendelet az európai éghajlatvédelmi politika kulcsfontosságú eleme. A rendelet kimondja, hogy 2021-től kezdődően az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsik átlagos kibocsátása a teljes uniós járműállományra vetítve nem haladhatja meg a 95 g CO_2/km-t. 2025-től szigorítják a célokat: az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsi-állomány esetében 2025-től a CO_2-kibocsátás 15 %-os, 2030-tól pedig 55 %-os csökkentése a követelmény. 2035-re a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek teljes állománya estében 100 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték alkalmazandó. Ha a teljes járműállományra vonatkozó célérték nem teljesül, a Bizottság újonnan nyilvántartásba vett járművenként a határérték feletti CO_2-kibocsátás után 95 EUR/g többletkibocsátási díjat szab ki.

(1224) Ezek a célok különösen úgy érhetők el, ha a járműállományban egyre nagyobb arányban vannak jelen az elektromos járművek. A CO_2-kibocsátás Unión belüli célzott csökkentése azonban jelentős kihívást jelent az egész közlekedési ágazat számára, mivel a villamosítás a hőenergia elektromos erőátviteli rendszerekké történő egyszerű átalakításán messze túlmutatva lefedi az elektromos járművek teljes értékláncát. Összetett átmenetről van szó, amely magában foglalja a gépjárműipar teljes láncát a bányászattól a vegyi anyagokon át az elektromos erőátviteli rendszerek és az akkumulátortelepek gyártásáig, az energiáig, az akkumulátorhulladék gyűjtéséig és az újrafeldolgozásáig. Ebből következik, hogy a gépjárműipar alapvető átalakulási folyamaton megy keresztül.

(1225) Emellett az elektromos akkumulátorok stratégiai jelentőséggel bírnak az akkumulátoros elektromos járművek fejlesztése szempontjából. Az elektromos akkumulátorok gyártásának helyszíne nagyon fontos az akkumulátoros elektromos járművek gyártói számára. Az elektromos cellák viszonylag könnyen szállíthatók, viszont modulokba, majd akkumulátortelepekbe való beszerelésüket követően a szállításuk lényegesen nehezebbé és költségesebbé válik. Az akkumulátoros elektromos járművek gyártói számára tehát előnyös, ha a folyamat adott szakaszában az akkumulátor-beszállítók közelében helyezkednek el, vagy akár saját maguk állítják elő az akkumulátorokat. Az akkumulátor-beszállítókhoz való közelség és a velük való szoros kapcsolat arra tekintettel is fontos, hogy az akkumulátorok nem egyentermékek, kialakításuk inkább a járműgyártók előírásainak megfelelő. Például az akkumulátoros elektromos jármű mérete és funkciói megszabják a szükséges akkumulátor típusát, ami viszont befolyásolja a folyamat kezdetén a nyersanyag-összetételt (itt is a vertikálisan integrált piaci szereplők számára adódik lehetőség a hatékonyságnövelésre). Míg a figyelembe vett időszakban az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói elsősorban Kínából származó akkumulátorok behozatalától függtek, az autógyártók – többségük szakosodott szereplőkkel kialakított partnerségek keretében – vállalták, hogy jelentős beruházásokat hajtanak végre saját akkumulátorgyártó kapacitásaik terén. Ezek a beruházások 2030-ig több milliárd eurót tesznek ki ([499]).

(1226) A villamosítás során az uniós gépjárműgyártók számára rendkívül kockázatos elveszíteni jövedelmezőségüket és piaci részesedésüket a Kínából érkező támogatott behozatallal szemben, mivel ez azt jelentené, hogy nem lennének képesek végrehajtani a szükséges beruházásokat az új akkumulátortechnológiák terén, amelyek növelik a hatótávolságot, csökkentik a töltési időt, csökkentik a költségeket és javítják a biztonságot, ennélfogva tehát sikeresen megvalósítják az átállást. Másfelől a kínai vállalatok a kínai kormány által nyújtott nagy összegű támogatások miatt válhattak méretgazdaságossá, és az akkumulátoros elektromos járműveket az Unióba tisztességtelen áron exportálva szereznek piaci részesedést az uniós gazdasági ágazat rovására, amely jelentős veszteségekkel és ebből következően a szükséges beruházások ellehetetlenülésével szembesül. Ha az uniós gazdasági ágazatot visszavonhatatlan kár éri a támogatott kínai behozatal miatt, a villamosításra vonatkozó célkitűzés nem teljesül, és veszélybe kerülhetnek az Európai Unió éghajlat-politikai célkitűzései.

(1227) A kiegyenlítő intézkedések bevezetése lehetővé tenné az uniós gazdasági ágazat számára a tisztességes piaci versenyt, valamint elegendő akkumulátoros elektromos jármű gyártását és uniós piaci értékesítését, és ezáltal a jövőbeli jövedelmezőséget. Az (1078) preambulumbekezdésben kifejtette, hogy az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazata tőkeigényes ágazat, ezért időre van szüksége ahhoz, hogy állandó költségeinek fedezése és jövedelmezősége érdekében méretgazdaságosságot érjen el. Ezért az intézkedés bevezetése védelmet nyújtana az uniós gazdasági ágazat számára azzal az intenzív és tisztességtelen árnyomással szemben, amelyet egyébként a kínai behozatal gyakorolna.

([498]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/851 rendelete (2023. április 19.) az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban való megerősítése tekintetében történő módosításáról (HL L 110., 2023.4.25., 5. o.).

([499]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1228) Kiegyenlítő intézkedések bevezetése hiányában az akkumulátoros elektromos járművek uniós ágazata által a villamosítás érdekében vállalt beruházások és az (1221) preambulumbekezdésben említett gépjárműipari munkahelyek veszélybe kerülnének a tisztességtelen kereskedelem miatt. Az uniós gazdasági ágazat nem tudná követni az uniós piacnak a belső égésű motorral felszerelt járművek gyártásáról az akkumulátoros elektromos járművekre való áttérését, mivel a támogatott kínai importárak alákínálnak az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártói árainak. Emellett fennáll a veszélye annak, hogy az Unió elveszíti egyik legfontosabb feldolgozóipari ágazatát, és az Unió, mivel egy régió lemaradhat a technológia és az innováció terén Kínával és az USA-val szemben, és fennáll a veszélye annak, hogy nem teljesíti éghajlat-politikai céljait.

(1229) A VDA megállapította, hogy a kínai vállalatok Kínában és külföldön folytatott üzleti tevékenységei támogatják a méretgazdaságosság elérését, és világszerte hozzájárulnak a nyereségességhez olyan területeken, mint a gyártás, a logisztika és a K+F. A VDA szerint a jelenlegi globális világrendben és üzleti modellben ezek a hatások az európai gépjárműipar fejlődését is támogatják.

(1230) A 24. vállalat azt állította, hogy bár a múltban aggályok merültek fel a japán és koreai autógyártóknak az 1980-as évektől kezdődő uniós piacra lépésével és növekvő piaci részesedésével kapcsolatban, a japán és koreai termékek bevezetése ösztönözte az uniós gyártók alkalmazkodásra, innovációra és hatékonyságra irányuló erőfeszítéseit. Ezenkívül a japán és koreai gyártók termelést hoztak létre az Unióban, az uniós gazdasági ágazat részévé váltak, és ezáltal közvetlenül hozzájárultak annak fejlődéséhez és fejlődéséhez. A 24. vállalat továbbá azzal érvelt, hogy ugyanez várható az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártóitól is.

(1231) A Bizottság nem értett egyet ezzel az állítással, mivel alapvető különbségek vannak a koreai és japán autógyártók elmúlt években tapasztalt növekedése és a jelenlegi kínai eredetiberendezés-gyártók között. Így különösen a koreai és a japán eredetiberendezés-gyártók belső égésű motorral felszerelt járművei olyan uniós eredetiberendezés-gyártókkal versenyeztek, amelyek jelentős tapasztalattal és kialakult ellátási láncokkal rendelkeztek. Ezzel szemben Kína dominanciája a hajtóakkumulátorok gyártása terén kulcsfontosságú tényező az akkumulátoros elektromos járművek kínai és uniós gyártói közötti versenyben. Az uniós gyártók jelenleg jelentős beruházások és költségek mellett építik ki akkumulátorcsoportjaikat az uniós piac számára, ezért nagyon eltérő helyzetben vannak, mint a Japánból és Koreából érkező megnövekedett gépjárműimport. Továbbá a múltban a koreai és a japán gyártóknak elsősorban márkakereskedői jelenlét révén kellett belépniük az uniós piacra, ami magas költségekkel járt, és időbe telt a kiépítés. Jelenleg azonban könnyebb a kínai exportáló gyártók számára, hogy közvetítő kereskedők nélkül közvetlenül kapcsolatba lépjenek a fogyasztóval online autóvásárlási és közvetlen értékesítési modelleken keresztül, amelyek egyre nőnek. Végül a múltban az uniós gyártóknak csak kis számú koreai és japán gyártóval kellett versenyezniük, míg a vizsgálati időszakban – az (1125) preambulumbekezdésben kifejtett módon – az akkumulátoros elektromos járműveknek több mint 14 kínai gyártója van jelen az uniós piacon. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(1232) A kínai kormány azt állította, hogy a kiegyenlítő intézkedések bevezetése nem szolgálja az uniós érdeket, mivel az uniós az akkumulátoros elektromos járművek ágazata nem rendelkezett elegendő kapacitással ahhoz, hogy az akkumulátoros elektromos járművek iránti teljes uniós keresletnek megfelelően gyártson akkumulátoros elektromos járműveket.

(1233) A vizsgálat feltárta, hogy az uniós gazdasági ágazat elegendő kapacitással rendelkezik az akkumulátoros elektromos járművek gyártásához és az uniós kereslet kielégítéséhez, amint azt az (1060) preambulumbekezdés kifejti. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(1234) A Bizottság megállapította, hogy a belső égésű motorral felszerelt járművek gyártásáról az akkumulátoros elektromos járművekre való áttérést veszélyeztetné a támogatott behozatal exponenciális növekedése, ami jelentős kárral fenyegetne az uniós gazdasági ágazatot. Az uniós gazdasági ágazatnak az uniós gazdasági ágazat értékesítési árai alá kínáló, méltánytalanul árú kínai behozatal jelentős növekedésének való kitettsége és gyorsan növekvő piaci részesedése jelentős negatív hatással lesz az uniós gazdasági ágazat helyzetére az értékesítési volumen és a piaci részesedés csökkenése, valamint a jövedelmezőség gyors csökkenése tekintetében, ami jelentős veszteségekhez és ezáltal a beruházások csökkenéséhez vezet. Ez elkerülhetetlenül az uniós gyártóüzemek bezárásához és a munkahelyek jelentős csökkenéséhez fog vezetni. Ennek megfelelően a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedések bevezetése az uniós gazdasági ágazat érdekét szolgálná.

7.2. **A független importőrök érdeke**

(1235) A (47) preambulumbekezdésben említett módon egyetlen független importőr sem működött együtt a vizsgálat során. A Bizottság ezért ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy tekintettel a független importőrök együttműködésének hiányára, a kiegyenlítő intézkedések bevezetése nem gyakorolna aránytalan hatást a független importőrökre.

7.3. **A felhasználók érdeke**

(1236) A vizsgált terméket számos típusú felhasználó használja, nevezetesen autólízing-társaságok, autókölcsönző vállalatok, autómegosztó vállalatok, taxitársaságok és végfelhasználók.

(1237) Két vállalatcsoporthoz tartozó hét felhasználó jelentkezett és válaszolt a felhasználói kérdőívre, nevezetesen a 32. vállalat és a Leasys csoporthoz tartozó hat vállalat. Ezek a vállalatok a vizsgált terméket arra használták, hogy azt ügyfeleiknek lízingeljék.

(1238) A 32. vállalat hiányosan válaszolt a kérdőívre. A Bizottság hiánypótlásra felhívó levelet küldött, amelyben kiegészítő információkat kért. A vállalat nem válaszolt a hiánypótlásra felhívó levélre; állítása szerint az túlzott megterheléssel járna. Ezért a Bizottság nem ellenőrizte a 32. vállalat kitöltött kérdőívét. A kérdőívre adott válasz kitöltött részében azonban a 32. vállalat kijelentette, hogy ha bebizonyosodik, hogy a kínai támogatások mesterségesen alacsony árakat eredményeznek az akkumulátoros elektromos járművekért az Unióban, az káros lehet az egész európai ellátási láncra nézve. Úgy ítélte meg, hogy amennyiben a kínai gyártású járművek kormányzati támogatása révén alkalmazott tisztességtelen árképzési gyakorlatok károsítanák az akkumulátoros elektromos járművek uniós beszállítóinak életképességét, az európai termelés védelmét szolgáló kölcsönös intézkedések méltányosak lennének, és szükségesek lennének az ellátásbiztonság biztosításához.

(1239) A Leasys csoport vállalatai hiánytalanul kitöltött kérdőívet nyújtottak be, és a Bizottság a (80) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint kettőt ellenőrzött, amelyek Kínából is vásároltak akkumulátoros elektromos járműveket.

(1240) A Bizottság megállapította, hogy az együttműködő felhasználók együttesen a Kínából érkező teljes behozatal, valamint a más országokból érkező behozatal kevesebb mint 0,1 %-át, az uniós gazdasági ágazat teljes értékesítésének pedig 1 %-át szerezték be (a nyilvántartásba vétel alapján). A vizsgálati időszak alatt a vizsgált termék kevesebb mint 5 %-át vásárolták Kínából, több mint 95 %-át uniós gyártóktól, a fennmaradó részt pedig más országokból.

(1241) A két ellenőrzött felhasználó Kínából származó akkumulátoros elektromos járművekből származó forgalma és költsége a vizsgálati időszak alatt teljes forgalmuk és összköltségük kevesebb mint 2 %-át tette ki. Az ellenőrzött felhasználók jövedelmezőségi különbözete a vizsgálati időszakban az egyszámjegyű és az alacsony két számjegyű adatok között mozgott.

(1242) A Bizottság megállapította, hogy a kiegyenlítő intézkedések bevezetése bizonyos hatással lenne a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművekkel kapcsolatos egyes költségtételekre, nevezetesen az értékcsökkenésre, a kamatkiadásokra és a biztosításra. Tekintettel azonban arra, hogy e költségtételek aránya az ellenőrzött felhasználók teljes költségén belül elenyésző (kevesebb mint 2 %), továbbá a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek e felhasználók teljes flottájának csak igen kis hányadát teszik ki, megállapítást nyert, hogy a kiegyenlítő vámok összköltségükre gyakorolt hatása elhanyagolható. A Bizottság által a két ellenőrzött felhasználó által a vizsgálati időszakra vonatkozóan szolgáltatott adatok alapján végzett elemzés azt mutatta, hogy a kiegyenlítő intézkedések bevezetése által okozott esetleges költségnövekedés a haszonkulcsuk csekély csökkenését eredményezné, és hogy mindkét vállalat nyereséges maradna. Ezt a jövedelmezőségre gyakorolt csekély hatást tovább enyhítené a felhasználók azon lehetősége, hogy a költségnövekedés legalább egy részét áthárítsák a fogyasztókra, vagy alternatív beszerzési forrásokra váltsanak. A két ellenőrzött felhasználó továbbá úgy vélte, hogy a kiegyenlítő intézkedések bevezetése nem gyakorolna jelentős hatást pénzügyi teljesítményükre.

(1243) Ezért az aktában szereplő információk alapján és az érdekelt felek véleményének figyelembevételével a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedések bevezetése nem érintené aránytalanul a felhasználókat.

7.4. **A beszállítók érdeke**

(1244) A VDA és a CLEPA megjegyezte, hogy a kínai piac – mint a világ legnagyobb autópiaca – döntő fontosságú a gépjárműipari beszállítók és gyártók számára a versenyben és az innovatív képességek megerősítésében. Azt állították, hogy bármely olyan lépés, amely az uniós gépjárműipari beszállítók és gyártók kisebb piaci hozzáférését eredményezheti Kínában, hosszú távon árthat az érintett iparágak innovációs képességeinek és versenyképességének.

(1245) Az (1253) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a vizsgálat célja az egyenlő versenyfeltételek helyreállítása az uniós piacon. A vizsgálat nem terjed ki az uniós vállalatok kínai piachoz való hozzáférésére, és önmagában nem eredményezhet kedvezőtlenebb piacra jutást az uniós beszállítók és kínai gyártók számára. A Bizottság ezért elutasította az állítást. Mindenesetre, ha ezzel az állítással a VDA és a CLEPA utalt arra a lehetőségre, hogy Kína az uniós vállalatok korlátozott piacra jutása formájában megtorló intézkedéseket hajt végre, ezt az alábbi 7.6. szakasz tárgyalja.

(1246) Az EUROFER támogatta a vizsgálatot. Rámutatott, hogy a gépjárműipar jelentős acélfogyasztó ágazat, ezért az akkumulátoros elektromos járművek uniós gyártóinak megfelelő jövőbeli állapota az uniós acélágazat számára is kulcsfontosságú. Az EUROFER azzal érvelt, hogy a Kínából származó támogatott akkumulátoros elektromos járművek kárt okozó behozatala negatív hatással lenne az uniós acéliparra. Az EUROFER szerint stratégiai érdek fűződik az egészséges uniós gépjárműipar fenntartásához, az uniós acélágazat és több millió kapcsolódó munkahely megőrzéséhez. Az EUROFER azt állította, hogy a Bizottságnak gyors intézkedéseket kell hoznia az uniós gépjárműipar folyamatos jó egészségi állapotának megőrzése és a kárveszély bekövetkezésének megelőzése érdekében.

(1247) A 29. vállalat szintén támogatását fejezte ki a vizsgálat iránt, azt állítva, hogy a kiegyenlítő intézkedések segítenének helyreállítani az egyenlő versenyfeltételeket és a tisztességes versenyt az autógyártók és más érdekelt felek között. Azzal érvelt, hogy a Kínából érkező támogatott behozatal miatt az uniós az akkumulátoros elektromos járművek ágazata piaci részesedése várhatóan csökkenni fog, ami negatívan befolyásolná az inputösszetevőket gyártó vállalatok értékesítését és nyereségét, valamint az Unióba való beruházási képességüket.

(1248) A 31. vállalat szintén támogatását fejezte ki a vizsgálat iránt, remélve, hogy az egyenlő versenyfeltételeket fogja eredményezni a gépjárműipar számára az Unióban. A 31. vállalat szerint ez aláásná az Unió zöld átállásra irányuló erőfeszítéseit, valamint a gépjárműipar ehhez kapcsolódó beruházásait és innovációját, és méltánytalanul hátrányos helyzetbe hoznák az uniós vállalatokat.

(1249) A fentiek alapján a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy a kiegyenlítő intézkedések bevezetése az uniós beszállítók érdekét szolgálja.

7.5. **A fogyasztókra gyakorolt hatás és az éghajlat-politikai célkitűzésekre gyakorolt hatások**

(1250) A VDA azzal érvelt, hogy a szén-dioxid-mentes mobilitásra vonatkozó uniós célkitűzés 2035-ig történő eléréséhez elegendő elektromosjármű-ellátásra van szükség az uniós piacon. Véleménye szerint a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek árának emelkedése megnehezítheti e cél elérését. A VDA, valamint a kínai kormány azt állította, hogy a Bizottságnak figyelembe kell vennie Kína jelentőségét a teljes európai ipar és a gépjárműipar szén-dioxid-semlegesség felé történő átalakítása szempontjából. A 24. vállalat azt állította, hogy az uniós gazdasági ágazat termelési kapacitása, amely nagyrészt a belföldi és a külföldi akkumulátorellátás szűk keresztmetszetei miatt korlátozott volt, nem elegendő ahhoz, hogy az EU teljesíteni tudja a közúti szállítási ágazatra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzéseit, ezért az EU céljai eléréséhez az EU függ az akkumulátoros elektromos járművek behozatalától, miközben Kína e tekintetben továbbra is az EU fontos partnere marad. A 24. vállalat továbbá azt állította, hogy a kiegyenlítő vámok veszélyeztetnék az alacsony és közepes jövedelmű uniós fogyasztók számára megfizethető akkumulátoros elektromos járművek ellátását az uniós piacon, végső soron veszélyeztetve az éghajlatváltozás jelentette egzisztenciális fenyegetés kezelésére irányuló uniós fellépést.

(1251) A jelenlegi vizsgálat célja annak biztosítása, hogy az uniós és az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártói egyenlő versenyfeltételek mellett versenyezzenek, és lehetővé tegye az uniós gyártóknak okozott, a támogatott behozatal által okozott kár megelőzését. A kiegyenlítő vámok ezért csak a torzító támogatást kompenzálják; a kereskedelem azonban továbbra is folytatódni fog. Az uniós fogyasztói árak potenciális emelkedését egyensúlyba kell hozni az alacsony árú behozatalnak az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt katasztrofális hatásával, amely több millió munkahelyet fog biztosítani az EU-ban, amint a piac teljes mértékben átáll a belső égésű motorral felszerelt

járművekről az akkumulátoros elektromos járművekre. Az uniós autóipar eltűnése óriási negatív hatást gyakorolna az uniós piacra, továbbgyűrűző hatást gyakorolna a beszállítói ágazatra, és több millió munkahelyet veszíthetne el az Unióban. A vizsgálat feltárta, hogy tekintettel a korlátozott áremelkedésre, amely csupán a vizsgálat során megállapított tisztességtelen támogatást tükrözi, nem olyan jellegű, hogy aránytalan mértékben emelné a fogyasztói árakat, még akkor sem, ha azokat teljes mértékben áthárítják a végső fogyasztóra. Az importőrök azonban várhatóan az áremelkedés legalább egy részét felvállalják. A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló kétoldalú erőfeszítések nem épülhetnek az alacsony árú, támogatott akkumulátoros elektromos járművek által támasztott tisztességtelen versenyre, hanem egyenlő versenyfeltételeken kell alapulniuk úgy, hogy a zöld átállást a tisztességes verseny és az innováció ösztönözze. Az uniós az akkumulátoros elektromos járművek ágazata elengedhetetlen a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló uniós törekvéshez, amelyhez biztosítani kell a kibocsátásmentes járművek uniós ellátási láncát annak biztosítása érdekében, hogy 2035-re az Európában nyilvántartásba vett valamennyi új személygépkocsi kibocsátásmentes legyen.

(1252) A CCCME benyújtott egy gazdasági elemzést, amelyet a Katholieke Universiteit Leuven és a Gazdaságpolitikai Kutatóközpont (CEPR) két professzora készített. A jelentés arra a következtetésre jutott, hogy az akkumulátoros elektromos járművek kínai behozatala nélkülözhetetlen az akkumulátoros elektromos járművek uniós piaca, gyártói és fogyasztói, valamint az Unió egésze számára, mivel ez a behozatal szükséges az Unión belüli verseny és innováció fenntartásához, az átlagos fogyasztók számára megfizethető akkumulátoros elektromos járművek elérhetőségének felgyorsításához, valamint az Unió éghajlat-politikai céljainak eléréséhez.

(1253) E jelentés hiteles és objektív értékétől függetlenül a Bizottság megjegyezte, hogy a kiegyenlítő vámok célja nem a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek behozatalának megállítása, hanem az, hogy helyreállítsák az egyenlő versenyfeltételeket az uniós piacon, amelyet a Kínából származó, alacsony árakon érkező támogatott behozatal torzított. Az uniós piacon a versenynek tisztességes versenynek kell lennie. Az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló erőfeszítések nem épülhetnek az alacsony árú, támogatott akkumulátoros elektromos járművek által támasztott tisztességtelen versenyre, hanem egyenlő versenyfeltételeken kell alapulniuk úgy, hogy a zöld átállást a tisztességes verseny és az innováció ösztönözze.

(1254) Ezért összességében ideiglenesen azt a következtetést lehet levonni, hogy az éghajlat-politikai célkitűzéseket nem veszélyezteti kiegyenlítő intézkedések bevezetése, hanem éppen ellenkezőleg, azok hozzájárulnak e célok eléréséhez.

7.6. **A megtorlás kockázata**

(1255) A CLEPA, a VDA és a 24 vállalat azt állította, hogy a kiegyenlítő vámok kivetése Kína általi megtorlásához vezethet. A CLEPA és a VDA azzal érvelt, hogy a Bizottságnak figyelembe kell vennie a megtorlás kockázatát és azt a hatást, amelyet a Kína általi esetleges megtorlás gyakorolhat a Kínával folytatott jelenlegi kereskedelemre és beruházásokra.

(1256) A jelenlegi szubvencióellenes vizsgálat tényeken alapuló vizsgálat, amely teljes mértékben megfelel az alkalmazandó WTO- és uniós szabályoknak. A kérelem a kiegyenlíthető kínai támogatások széles skálájának meglétére, valamint az uniós gazdasági ágazatot érő kár veszélyére vonatkozó bizonyítékokon alapul a kínai kapacitásfelesleg jelentős növekedése, valamint az akkumulátoros elektromos járművek Unióba irányuló, gyorsan növekvő alacsony árú és támogatott behozatala miatt, amelyet e rendelet részletesen ismertet. A vizsgálat nem hivatott és nem is kompenzálhat olyan versenyelőnyt, amelyben a kínai gazdasági ágazat részesülne. Célja inkább annak biztosítása, hogy az Unió és a kínai exportáló gyártók egyenlő versenyfeltételek mellett versenyezzenek az uniós piacon.

(1257) Kína és a kínai exportáló gyártók kiterjedt joggal rendelkeztek a védelemhez és a vizsgálatban való részvételhez, valamint a végleges határozat pártatlan bírósági felülvizsgálatához, anélkül, hogy megtorláshoz kellett volna folyamodniuk.

(1258) Ezért a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy a megtorlás állítólagos kockázata nem jelent olyan elemet, amely a kiegyenlítő intézkedések bevezetése ellen szólna.

7.7. **Kölcsönös függőség**

(1259) A kínai kormány azzal érvelt, hogy mivel az Unió és a kínai akkumulátoros elektromos járművek ellátási láncai kölcsönösen függenek egymástól és a teljes értékláncra kiterjedően mélyen integráltak, az intézkedések aláásnák stabilitásukat és folytonosságukat, valamint az akkumulátoros elektromos járművek ágazata növekedését az Unióban, Kínában és világszerte.

(1260) Az (1253) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a vizsgálat célja az egyenlő versenyfeltételek helyreállítása az uniós piacon. A kínai kormány nem fejtette ki részletesebben, hogy a kiegyenlítő intézkedések milyen mértékben lennének hatással az ellátási láncokra, és hogy ezek az intézkedések hogyan áshatják alá a stabilitást és a folytonosságot. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

7.8. **Kormányzati ösztönzők az Unióban**

(1261) A kínai kormány azt állította, hogy maga az Unió nyújt támogatást az uniós gyártóknak, és néhány példával szolgált az ilyen támogatásokra. A kínai kormány ezért azt sugallta, hogy az akkumulátoros elektromos járművek kínai gyártóinak nyújtott támogatásokat nem szabad kiegyenlíteni.

(1262) A Bizottság megjegyezte, hogy a kínai kormány nem támasztotta alá, hogy az a tény, hogy az Unió állítólag támogatást nyújt az uniós gyártóknak, miért lenne hatással a jelenlegi vizsgálatra. A szubvencióellenes alaprendeletnek megfelelően kiegyenlítő vámokat kell kivetni abban az esetben, ha az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező támogatott behozatal jelentős kárt okoz, vagy a jelenlegi vizsgálat az uniós gyártóknak jelentős kárt okoz. Ebben az összefüggésben nincs jelentősége annak, hogy az uniós gyártók pénzügyi támogatást kapnak-e a tagállamoktól vagy az uniós hatóságoktól a termék gyártásához vagy értékesítéséhez, amely semmi esetre sem képezi e vizsgálat tárgyát. A vizsgálat az Unióba irányuló támogatott kínai behozatal által okozott kárveszélyre összpontosít. A kínai kormány továbbá nem támasztotta alá, hogy az ilyen támogatások miért lennének megtámadhatók, vagy miért káros hatással lennének Kína érdekeire, ami egyébként sem képezi e vizsgálat tárgyát. Továbbá az a tény, hogy maga az EU nyújtott támogatást az uniós az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának, nem befolyásolja a Bizottság azon ideiglenes megállapításait, hogy a kínai kormány olyan támogatásokat nyújtott az akkumulátoros elektromos járművek exportáló gyártóinak, amelyek a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló WTO-megállapodásnak és az alaprendeletnek megfelelően kiegyenlíthetők, és az uniós gazdasági ágazatot kárral fenyegetik. A kínai kormány állításával ellentétben a kínai kiegyenlíthető támogatások tisztességtelen versenyt teremtenek az uniós piacon, ami csak hátráltatná az uniós az akkumulátoros elektromos járművek ágazata fejlődését. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

7.9. **A támogatások kereskedelemtorzító hatásai**

(1263) Az alaprendelet 31. cikkének (1) bekezdése értelmében különös figyelmet kell fordítani a kárt okozó támogatásnyújtás kereskedelemtorzító hatásai felszámolásának és a tényleges verseny helyreállításának szükségességére.

(1264) A vizsgálat során megállapítást nyert, hogy a kínai exportáló gyártók mesterségesen alacsony árakon jelentős volumenben értékesítenek támogatott akkumulátoros elektromos járműveket az uniós piacon. Ha ez a helyzet folytatódik, a kínai exportáló gyártók fenn fogják tartani tisztességtelen versenyelőnyüket, tovább gyengítve az uniós gazdasági ágazat már most is sérülékeny helyzetét.

(1265) Ennek eredményeként a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy a támogatott kínai behozatal idővel növelné kereskedelemtorzító hatásait, és továbbra is megfosztaná az uniós gazdasági ágazatot az egyenlő versenyfeltételektől.

7.10. **Egyéb állítások**

(1266) A 24. vállalat azt állította, hogy a kiegyenlítő intézkedések bevezetése nem szolgálja az Unió érdekeit, mivel i. a piacvédelmi intézkedés alkalmazása nem megfelelő válasz az uniós gazdasági ágazatot érintő rendszerszintű ellátási probléma kezelésére, amely az elégtelen uniós akkumulátorgyártási kapacitásból, a félvezetők korlátozott rendelkezésre állásából és a nyersanyagokhoz való hozzáférés hiányából ered, amelyek korlátozzák az uniós gazdasági ágazat fejlődését, és amelyek függetlenek a Kínából érkező behozataltól, ii. az Unió érdeke ebben az összefüggésben a világ élvonalában álló iparpolitika folytatását indokolja, amely az uniós gazdasági ágazat fejlődésének támogatásához létfontosságú piacra jutás biztosításán alapul, míg a kiegyenlítő intézkedések bevezetése csak e fejlődés korlátozását szolgálná, iii. a kínai gyártók végső soron át fogják helyezni az Unióba az uniós piacra szánt akkumulátoros elektromos járművek gyártását, és iv. a kiegyenlítő vámok kivetése azzal a kockázattal jár, hogy olyan láncreakciót vált ki, amely végső soron kárt okoz az uniós gazdasági ágazatnak, mivel a harmadik országok kormányai úgy reagálnak az akkumulátoros elektromos járművek megnövekedett (átterhelt) forgalmára, hogy saját kereskedelmi korlátozó intézkedéseket vezetnek be az akkumulátoros elektromos járművekre vonatkozóan, ami nem feltétlenül állapítható meg az uniós és az akkumulátoros elektromos járművek kínai behozatala között.

(1267) Emlékeztetni kell arra, hogy a jelenlegi vizsgálat célja csak az egyenlő versenyfeltételek helyreállítása az uniós piacon. Kiegyenlítő intézkedések akkor indokoltak, ha a kiegyenlítő intézkedések bevezetésének az alaprendeletben meghatározott feltételei teljesülnek. A kiegyenlítő intézkedések bevezetése nem zárja ki, hogy az Unió más szakpolitikai kezdeményezéseket is kezdeményezzen az uniós gazdasági ágazat előtt álló különböző kérdések kezelése érdekében. Ezért ez az állítás önmagában nem jelenti azt, hogy az akkumulátoros elektromos járművekre vonatkozó kiegyenlítő intézkedések ne szolgálnák az Unió érdekeit. Ami az uniós piacra való bejutást illeti, a vizsgálatnak nem célja a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek behozatalának leállítása. Továbbá az, hogy a kínai exportáló gyártók megkezdik-e az akkumulátoros elektromos járművek gyártását az Unióban, nem releváns a jelenlegi vizsgálat szempontjából, amely csak a Kínából érkező támogatott behozatal által az uniós az akkumulátoros elektromos járművek ágazatának okozott kárt ennek veszélyét vizsgálja. Ezen túlmenően pusztán spekulatív az az állítás, hogy olyan piacvédelmi vizsgálat indulna, amely a kínai akkumulátoros elektromos járművek más harmadik országokból történő behozatalával szembeni kereskedelemkorlátozó intézkedéseket eredményez. Végezetül a Bizottság kiemelte, hogy az ilyen vizsgálatokat – ha vannak – saját érdemeik és a vizsgálat megindításához szükséges *prima facie* bizonyítékok alapján kell megindítani. Így megalapozatlan a 24. vállalat azon állítása, hogy az ilyen vizsgálatok nem tesznek különbséget a Kínából és az Unióból érkező behozatal között. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

7.11. Az uniós érdekre vonatkozó következtetés

(1268) A fentiek alapján a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy nem állnak fenn olyan kényszerítő okok, amelyek miatt a kiegyenlíthető támogatások teljes összegének megfelelő szintű kiegyenlítő intézkedéseknek a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek behozatalára történő bevezetése ne szolgálná az Unió érdekét.

8. NYILVÁNTARTÁSBA VÉTEL

(1269) A (8) preambulumbekezdésben említettek szerint a Bizottság saját kezdeményezésére a nyilvántartásba vételt elrendelő rendelettel nyilvántartásba vételi kötelezettséget vezetett be az akkumulátoros elektromos járművek behozatalára. Ezt a kiegyenlítő intézkedéseknek az alaprendelet 16. cikke (4) bekezdése szerinti, esetleges visszamenőleges hatályú alkalmazása indokolta. A behozatal nyilvántartásba vételét meg kell szüntetni. Az eljárás jelenlegi szakaszában a kiegyenlítő intézkedések esetleges visszamenőleges hatályú alkalmazásáról semmilyen döntést nem lehet hozni.

8.1. A nyilvántartásba vétellel kapcsolatos megjegyzések

(1270) A nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet közzétételét követően a 22. vállalattól, a 24. vállalattól, a CCCME-től, az Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limitedtől (a továbbiakban: Asia Euro Taizhou) és a Teslától érkeztek észrevételek a nyilvántartásba vétellel kapcsolatban. A Bizottság ebben a szakaszban nem tartja szükségesnek ezeknek az észrevételeknek a megválaszolását. Az alaprendelet 14. cikkének (5) bekezdése szerint a nyilvántartásba vétel a Bizottság rendelkezésére álló eszközök egyike, amellyel a Bizottság utasíthatja a vámhatóságokat a behozatalok nyilvántartásba vételéhez szükséges lépések megtételére annak érdekében, hogy az intézkedéseket később a nyilvántartásba vétel megkezdésének napjától lehessen az érintett behozatalokra alkalmazni. A 14. cikk (5) bekezdése továbbá mérlegelési jogkört biztosít a Bizottság számára a nyilvántartásba vétel időpontjával kapcsolatban, lehetővé téve a Bizottság saját kezdeményezésére történő nyilvántartásba vételt. A Bizottság ezt a mérlegelési jogkört a nyilvántartásba vételről szóló rendeletben gyakorolta.

9. IDEIGLENES KIEGYENLÍTŐ INTÉZKEDÉSEK

(1271) A Bizottság által a támogatásra, a kárra, az ok-okozati összefüggésre és az uniós érdekre vonatkozóan levont következtetések alapján, valamint az alaprendelet 15. cikkének (1) bekezdésével összhangban ideiglenes kiegyenlítő vámot kell kivetni a Kínai Népköztársaságból származó akkumulátoros elektromos járművek behozatalára.

9.1. Ideiglenes intézkedések

(1272) Az alaprendelet 12. cikkének (1) bekezdésében foglalt szabályoknak megfelelően, amelyek szerint az ideiglenes kiegyenlítő vámnak meg kell egyeznie a kiegyenlíthető támogatások előzetesen megállapított teljes összegével, ideiglenes intézkedéseket kell alkalmazni a Kínai Népköztársaságból származó akkumulátoros elektromos járművek behozatalára.

(1273) A fentiek alapján az ideiglenes kiegyenlítő vámtételek a vámfizetés előtti, uniós határparitáson számított CIF-ár százalékában kifejezve a következők:

Vállalat	Ideiglenes kiegyenlítő vám
BYD csoport: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited — Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited	17,4 %
Geely csoport: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %
SAIC csoport: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %
Egyéb együttműködő vállalatok (melléklet)	20,8 %
Minden más vállalat	37,6 %

(1274) Az e rendeletben meghatározott, a konkrétan megnevezett vállalatokra alkalmazandó egyedi kiegyenlítő vámtételek e vizsgálat ténymegállapításai alapján kerültek megállapításra. Ezért a mostani vizsgálat során e vállalatok tekintetében megállapított helyzetet tükrözték. Ezek a vámtételek kizárólag az érintett országból származó és a megnevezett jogalanyok által előállított érintett termék behozatalára vonatkoznak. Az e rendelet rendelkező részében kifejezetten meg nem nevezett vállalatok – ideértve a kifejezetten megnevezett vállalatokkal kapcsolatban álló vállalatokat is – által előállított érintett termék behozatalára a „minden más vállalat” esetében alkalmazandó vámtételt kell alkalmazni. E behozatalok esetében az egyedi kiegyenlítő vámtételek nem alkalmazhatók.

10. TÁJÉKOZTATÁS AZ ELJÁRÁS IDEIGLENES SZAKASZÁBAN

(1275) A Bizottság az alaprendelet 29a. cikkével összhangban tájékoztatta az érdekelt feleket az ideiglenes vámok tervezett kivetéséről. A Bizottság ezt a tájékoztatást a Kereskedelmi Főigazgatóság internetes honlapján keresztül a nyilvánosság számára is hozzáférhetővé tette. Az érdekelt felek három munkanapot kaptak arra, hogy a kifejezetten nekik megküldött számítások helytállóságával kapcsolatban észrevételeket tegyenek.

(1276) A mintában szereplő három exportálógyártó-csoport tett észrevételeket a támogatáskülönbözet kiszámításának pontosságával kapcsolatban. Ahol indokolt volt, a Bizottság kiigazította a számítást és a vonatkozó támogatáskülönbözetet.

(1277) Ezenkívül a Great Wall Motor exportáló gyártó észrevételeket tett a tekintetben, hogy a neve és a vele kapcsolatban álló felek neve szerepel a mintába fel nem vett együttműködő feleknek a mellékletben szereplő listáján. A Bizottság korrigálta ezt.

(1278) Emellett több, a mintában szereplő csoportokkal vagy gyártókkal kapcsolatban álló olyan fél, amelyek neve szerepel a mintában nem szereplő együttműködő vállalatokat felsoroló mellékletben, kérte a Bizottságot, hogy azon az alapon vegye fel a nevüket a mellékletbe, hogy kapcsolatban állnak ezekkel a vállalatokkal, és hogy már megkezdték az akkumulátoros elektromos járművek gyártását és/vagy az EU-ba történő kivitelét. Mivel ezek a kapcsolatban álló vállalatok a vizsgálati időszak alatt nem gyártották és nem exportálták a vizsgált terméket, a Bizottság elutasította ezeket a kérelmeket.

(1279) A Bizottság az előzetes tájékoztatást követően beérkezett összes többi észrevételre a végleges szakaszban fog kitérni.

11. ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

(1280) A megfelelő ügyintézés érdekében a Bizottság fel fogja kérni az érdekelt feleket, hogy egy meghatározott határidőig tegyenek írásbeli észrevételeket, és/vagy kérjék a Bizottság előtti meghallgatásukat.

(1281) Az ideiglenes vámok kivetésével kapcsolatos ténymegállapítások ideiglenesek, és a vizsgálat végleges szakaszában módosíthatók,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) A Bizottság ideiglenes kiegyenlítő vámot vet ki a Kínai Népköztársaságból származó, jelenleg az ex 8703 80 10 KN-kód (TARIC-kód: 8703 80 10 10) alá tartozó, a következőképpen meghatározott termék behozatalára: a 168/2013/EU rendelet ([500]) szerinti L6 és L7 kategóriájú járművek és a motorkerékpárok kivételével az elsősorban személyszállításra – a jármű vezetőjét is beleértve legfeljebb kilenc személynek a szállítására – tervezett, (a meghajtott kerekek számától függetlenül) kizárólag egy vagy több villanymotorral hajtott, új akkumulátoros elektromos gépjárművek, belső égésű hatótávnövelővel (kisegítő fedélzeti energiaellátó egységgel) vagy anélkül.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott, az alábbi vállalatok által gyártott termék vámfizetés előtti, uniós határparitáson számított nettó árára alkalmazandó ideiglenes kiegyenlítő vám vámtétele a következő:

Vállalat	Ideiglenes kiegyenlítő vám	TARIC-kiegészítő kód
BYD csoport: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited	17,4 %	89BL

([500]) Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).

Vállalat	Ideiglenes kiegyenlítő vám	TARIC-kiegészítő kód
— Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited		
Geely csoport: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %	89BM
SAIC csoport: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %	89BN
Egyéb együttműködő vállalatok (melléklet)	20,8 %	
Minden más vállalat	37,6 %	8999

(3) A (2) bekezdésben megjelölt vállalatok esetében meghatározott egyedi vámtételek alkalmazásának feltétele olyan érvényes kereskedelmi számla bemutatása a tagállamok vámhatóságainak, amelyen szerepel a számlát kibocsátó vállalat név és beosztás szerint azonosított tisztségviselője által keltezett és aláírt következő nyilatkozat: *„Alulírott igazolom, hogy az e számla tárgyát képező, az Európai Unióba történő kivitelre értékesített (mennyiség) új, akkumulátoros elektromos gépjárművet a(z) (vállalat neve és címe) (TARIC-kiegészítő kód) állította elő a Kínai Népköztársaságban. Kijelentem, hogy az e számlán szereplő adatok hiánytalanok és megfelelnek a valóságnak.”* Ha ilyen számlát nem mutatnak be, a minden más vállalatra alkalmazandó vámot kell alkalmazni.

(4) Az (1) bekezdésben meghatározott termék Unión belüli szabad forgalomba bocsátásának feltétele az ideiglenes vám összegével megegyező vámbiztosíték nyújtása.

(5) Eltérő rendelkezés hiányában a vámokra vonatkozó hatályos rendelkezések alkalmazandók.

2. cikk

(1) Az érdekelt felek az e rendeletre vonatkozó írásbeli észrevételeiket az e rendelet hatálybalépésétől számított 15 naptári napon belül nyújthatják be a Bizottságnak.

(2) Azok az érdekelt felek, amelyek kérni kívánják a Bizottság előtti meghallgatásukat, ilyen irányú kérésüket az e rendelet hatálybalépésétől számított 5 naptári napon belül nyújthatják be.

(3) Azok az érdekelt felek, amelyek kérni kívánják a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselő előtti meghallgatásukat, ilyen irányú kérésüket az e rendelet hatálybalépésétől számított 5 naptári napon belül nyújthatják be. A meghallgató tisztviselő megvizsgálja a határidőn túl benyújtott kérelmeket, és a kérelmek elfogadásáról az adott eset körülményeinek megfelelően határoz.

3. cikk

(1) A vámhatóságok a behozataloknak az (EU) 2024/785 bizottsági végrehajtási rendelet 1. cikkében elrendelt nyilvántartásba vételét megszüntetik.

(2) A legfeljebb 90 nappal e rendelet hatálybalépése előtt az Unió területére felhasználás céljából behozott termékek tekintetében gyűjtött adatokat az esetleges végleges intézkedések hatálybalépéséig vagy ezen eljárás megszüntetéséig meg kell őrizni.

4. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Az 1. cikket egy négy hónapos időszakon át kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2024. július 3-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

A mintában nem szereplő együttműködő kínai exportáló gyártók:

Együttműködő exportáló gyártók	Kapcsolatban álló gyártók	TARIC-kiegészítő kód
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89BO
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89BP
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89BQ
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89BR
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd	
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89BS
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	
	China FAW Corporation Limited	
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd	
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89BT
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	
	Hefei Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
	Nanjing Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Dfsk Motor Co., Ltd.	89BU
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	
	Dongfeng Motor Company Ltd.	
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	
	Seres Auto Co., Ltd.	
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited, Taizhou Branch	89BV
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	

Együttműködő exportáló gyártók	Kapcsolatban álló gyártók	TARIC-kiegészítő kód
Leapmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BO
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89BP
	NIO Co., Ltd.	
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	Tesla (Shanghai) Co., Ltd	89BQ
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89BR
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.	
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd. Guangzhou Branch	